

TD 191

Dr. Alberto J. López Abufn (†)
Prof. Ing. Juan J. Sallaber
Padrinos de Tesis

Prof. Cristian G. Werckenthien
Doctorando

**LAS COMPAÑÍAS TRANVIARIAS DE BUENOS AIRES
Y SU INFLUENCIA EN LA URBANIZACION**

1880 - 1914

TESIS DOCTORAL

UNIVERSIDAD DEL SALVADOR

FACULTAD DE HISTORIA Y LETRAS

**Buenos Aires
1999**

INDICE GENERAL

PROLOGO	1
INTRODUCCION	3
1. Objetivos fundamentales de la investigación	3
2. Estructura del trabajo	5
3. Encuadre teórico-metodológico	6
4. Sobre el aporte, la originalidad y las perspectivas futuras	10
 CAPITULO 1. LA INCORPORACION DEL TRAM-WAY A LA CIUDAD INDUSTRIAL- CAPITALISTA DE LOS ESTADOS UNIDOS Y EUROPA	12
 CAPITULO 2. EL IMPACTO EXOGENO DE LA ECONOMIA OCCIDENTAL EN EL TRANSPORTE URBANO	18
1. El impacto del capitalismo industrial, la inmigración y el progreso material. La etapa de instalación. 1870-90	19
2. La absorción de las compañías por el capital extranjero. Electrificación y sistematización de las redes. 1890-1914	25
3. Del Ciclo del Riel al Ciclo del Automotor, como parte del nuevo esquema internacional. 1914-45	30
4. El transporte en manos del Estado Omnipresente. 1945-1960	35
5. Consideraciones finales	37
 CAPITULO 3. LOS PRIMEROS TRANVIAS DE BUENOS AIRES. ORIGEN Y ANTECEDENTES HASTA 1880	39
1. Los tramways complementarios	39
2. El establecimiento de los primeros tranvías urbanos	46
3. La reacción social ante la implantación del sistema y los primeros servicios	49
 CAPITULO 4. CARACTERISTICAS GENERALES DE LA CIUDAD, EL MOVIMIENTO URBANO Y EL TRANSPORTE, EN LAS DOS ULTIMAS DECADAS DEL SIGLO XIX	53
1. La ciudad	53
2. Los ferrocarriles	54
3. El tránsito en Buenos Aires	55
4. Las empresas de tramways	57

CAPITULO 5. HISTORIA DE LAS COMPAÑIAS TRANVIARIAS A CABALLO HASTA EL PRIMER ENSAYO ELECTRICO 1880-97	59
1. La Compañía de Tramways Ciudad de Buenos Aires	59
2. La Compañía de Tranvías Anglo-Argentina	63
3. El Tramway Rural	73
4. El Tranvía á Belgrano	81
5. Compañía de Tranvías La Capital	84
6. Compañía de Tranvías Gran Nacional	87
7. Compañía Nueva de Tranvías de Buenos Aires (La Nueva)	90
8. Compañía de Tranvías Metropolitana	94
 CAPITULO 6. LA REVOLUCION ELECTRICA EN EL TRANSPORTE URBANO	98
1. La tracción animal en los primeros tramways	98
2. La revolución eléctrica y la aplicación al transporte en el mundo	99
3. El primer tramo de ensayo en Buenos Aires	102
4. La primera línea de tranvías eléctricos de Buenos Aires. Tramway Eléctrico La Capital ..	105
5. El establecimiento de las primeras usinas, empresas eléctricas y el desarrollo tranviario	108
 CAPITULO 7. EL DESARROLLO HISTORICO DE LAS EMPRESAS DE TRAMWAYS. 1897-1914.	112
1. En general	112
2. La Compañía de Tranvías Anglo-Argentina	113
3. La Compañía de Tramways Ciudad de Buenos Aires	120
4. Compañía de Tranvías La Capital	123
5. Compañía de Tranvías Gran Nacional	125
6. Compañía Nueva de Tranvías de Buenos Aires (La Nueva)	128
7. Compañía de Tranvías Metropolitana	129
8. Tranvías Eléctricos de Buenos Aires	132
9. Sociedad Belga-Argentina de Tramways de Buenos Aires	135
10. Compañía de Tranvías Eléctricos de Buenos Aires y Belgrano	138
11. El Tramway Rural y la Compañía de Tranvías Lacroze de Buenos Aires	143
 CAPITULO 8. LAS COMPAÑIAS TRANVIARIAS DE MENOR INCIDENCIA	153
1. Tramwaycito de Belgrano	153
2. Tramway del Oeste y Sud Oeste de Buenos Aires	155
2.1. Tramway del Oeste	155
2.2. Tranvía á Vapor del Sud (antes «Al Riachuelo»)	156
3. Tramway al Pueblo Alsina	158
4. Compañía de Tranvías del Puerto y Ciudad de Buenos Aires. Y líneas del puerto	161

CAPITULO 9. EL PROCESO DE EXPANSION DE LA COMPAÑIA DE TRANVIAS ANGLO-ARGENTINA	175
1. Establecimiento y formación de la empresa	175
2. Incorporación de la Compañía de Tramways Ciudad de Buenos Aires	176
3. Su absorción por SOFINA, y la gran fusión de 1908	180
4. La gran fusión del año 1909	186
CAPITULO 10. CARACTERISTICAS, SITUACION SOCIAL Y LABORAL DEL PERSONAL TRANVIARIO	191
1. Los trabajadores tranviarios. Características tipológicas	191
2. La situación obrera. Surgimiento de los gremios. Conflictos y huelgas	198
3. Formación de las primeras asociaciones de obreros tranviarios a fines del siglo XIX	199
4. Conflictos sociales, atentados y festejos hacia el Centenario	206
5. Del Centenario hasta la formación de la Unión Tranviarios	208
6. Análisis del salario de los tranviarios	210
7. La acción social y el mutualismo en el ámbito tranviario	213
CAPITULO 11. LOS TRAMWAYS EN LA TRANSFORMACION URBANA DE BUENOS AIRES	218
1. Nuevo status de la Ciudad de Buenos Aires en la organización nacional	218
1.1. La transformación ideológica de la Generación del '80	218
1.2. Surgimiento y preeminencia de Buenos Aires	218
1.3. Consecuencias de la federalización de la Ciudad de Buenos Aires	220
2. El cambio urbano de Buenos Aires en tiempos de Roca y Juárez Celman	222
3. La descentralización poblacional y la expansión de Buenos Aires	229
4. La valorización inmobiliaria y el mejoramiento de la salubridad habitacional	236
5. Análisis del nivel operativo de las empresas	239
CAPITULO 12. EL ROL DEL ESTADO EN LA EXPLOTACION DE LAS COMPAÑIAS	246
1. El Estado en función de la normativa del sistema tranviario de Buenos Aires	246
2. La base jurídica de las compañías	248
3. Las obligaciones de las empresas de tramways respecto de los pavimentos	251
4. El Estado como celoso custodio de la seguridad integral del sistema	254
5. Las facultades del Estado sobre el levantamiento de vías	257
6. La obligatoriedad de iluminar recorridos	259
7. Control y reglamentación de servicios	260
8. Servicios contratados por el Estado	261

CONCLUSIONES	263
EPILOGO	268
BIBLIOGRAFIA FUNDAMENTAL	269
1. Archivos y bibliotecas relevadas	270
1.1. Archivos relevados en la Argentina	270
1.2. Bibliotecas consultadas en la Argentina	270
1.3. Archivos relevados en el extranjero	272
1.4 Bibliotecas consultadas en el extranjero	272
2. Publicaciones oficiales de la Argentina	273
3. Publicaciones periódicas de la Argentina	274
4. Trabajos específicos de o sobre las empresas tranviarias de la Argentina	275
5. Publicaciones extranjeras consultadas	277
5.1. Sobre tranvías	277
5.2. En general	278
6. Bibliografía complementaria	279
ANEXO	285

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1.	Evolución histórica de los tranvías de Buenos Aires.....	11
Tabla 2.	Inauguración de ómnibus a caballo.....	17
Tabla 3.	Inauguración de sistemas de tranvías de tracción animal.....	17
Tabla 4.	Evolución de las empresas «Lacroze».....	77
Tabla 5.	Servicios del Tranvía á Belgrano 1882.....	83
Tabla 6.	Desarrollo histórico del tranvía entre Buenos Aires y el Pueblo de Belgrano.....	142
Tabla 7.	Tramway Rural. Líneas concedidas en 1905.....	147
Tabla 8.	Comparación entre empresas. 1901-1905.....	177
Tabla 9.	Comparación entre empresas. 1906-1910.....	190
Tabla 10.	Comparación salarial de los obreros tranviarios.....	211
Tabla 12.	Principales sistemas tranviarios adoptados.....	211
Tabla 13.	Comparación entre población, flota y pasajeros.....	240
Tabla 14.	Relación entre flota y pasajeros.....	242
Tabla 15.	Rentabilidad de las empresas de tramways de Buenos Aires.....	242
Tabla 16.	Cuadras construidas por las empresas de tramways en 1873.....	252

LISTADO DE MAPAS

Mapa 1.	Cía. de Tr. Ciudad de Buenos Aires. Líneas propias y empresas anexadas (1880-1897)	60
Mapa 2.	Cía. de Tr. Ciudad de Buenos Aires. Líneas año 1882	61
Mapa 3.	Cía. de Tranvías Anglo-Argentina. Empresas anexadas	64
Mapa 4.	Cía. de Tr. Anglo-Argentina. Líneas año 1882	65
Mapa 5.	Tramway Central. Líneas	74
Mapa 6.	Tramway Rural. Líneas	75
Mapa 7.	Tr. La Capital. Primeras líneas	85
Mapa 8.	Tr. La gran Nacional. Primeras líneas	88
Mapa 9.	Tr. La Nueva. Primeras líneas	91
Mapa 10.	Tr. Metropolitano. Primeras líneas	95
Mapa 11.	Tr. Anglo-Argentino. Red 1897-1914	114
Mapa 12.	Tr. Ciudad de Buenos Aires. Prolongaciones	121
Mapa 13.	Tr. La Capital. Primeras líneas y prolongaciones	124
Mapa 14.	Tr. La Gran Nacional. Evolución de la red	126
Mapa 15.	Tr. Metropolitano. Red	130
Mapa 16.	Tr. Eléctricos de Buenos Aires. Líneas	133
Mapa 17.	Tr. Belga-Argentina. Líneas	136
Mapa 18.	Tr. Buenos Aires y Belgrano. Líneas originales y prolongaciones	139
Mapa 19.	Tramway Rural y Compañía Lacroze de Buenos Aires. Primeras líneas y expansión	144
Mapa 20.	Tr. de Oeste y Sud Oeste. Trazado	157
Mapa 21.	Tr. al Pueblo Alsina. Trazado	159
Mapa 22.	Tr. Puerto y Ciudad de Buenos Aires. Trazado de líneas	162
Mapa 23.	Tr. Eléctricos del Sud. Trazado	167
Mapa 24.	Tr. Buenos Aires y Quilmes. Trazado	171
Mapa 25.	Capital Federal. Con indicación del límite definitivamente adoptado. 1888	223

(* Véanse también los croquis y mapas contenidos en el Anexo)

PROLOGO

Nadie que me conozca habrá de sorprenderse sobre la temática que he elegido abordar en mi Tesis Doctoral. El fenómeno urbano, y más específicamente el transporte por riel, han gozado de mi preferencia ya desde hace muchos años.

El trabajo fue comenzado en forma parcial y esporádica en 1982, tras la publicación de mi primer libro titulado El Transporte en Buenos Aires: 1870-1880, que sirvió como antecedente de esta investigación muchísimo más minuciosa.

En 1985 inicié una etapa por demás ambiciosa cual fue viajar hacia diversas capitales sudamericanas a fin de indagar eventuales paralelismos en la historia de su transporte, en relación al desenvolvimiento del de Buenos Aires. Las conclusiones, según vislumbraba, podrían ser por demás enriquecedoras e interesantes.

Viajé en ese año hacia Asunción, en 1986 hacia Montevideo, en 1990 hacia Santiago de Chile y en 1991 hacia La Paz y Río de Janeiro, así como nuevamente a Asunción y Montevideo, dado que ya tenía más experiencia para inquirir sobre nuevas cuestiones. Mientras tanto fui presentando humildes trabajos como participante de Simposios, Encuentros, Congresos y Jornadas, preparando así redacciones embrionarias que tenían por objetivo abordar diversos aspectos y conformar los capítulos de la futura Tesis Doctoral.

Concurse y obtuve al mismo tiempo sendas becas por parte del CONICET (Iniciación 1988-90; Perfeccionamiento 1990-92, prorrogada hasta 1994) que me permitieron adelantar el relevamiento informativo. Poco a poco fui perfilando la estructura del trabajo que fue modificada y alterada infinidad de veces, hasta llegar a la redacción definitiva.

Deseo expresar mi reconocimiento a diversas instituciones e investigadores sin los cuales no habría podido elaborar estas páginas. Me es imposible nombrar a todos y correría el riesgo de olvidarme de alguien. No puedo, sin embargo, dejar de mencionar al organismo que confió en primer lugar en el proyecto, el CONICET, y por otra parte a la Facultad de Historia y Letras de la Universidad del Salvador, que nos ha formado con gran tesón en nuestra temática específica, revalorizando la importancia del espacio urbano, de la ciudad, de sus servicios -en el pasado y en el presente- aportando mediante los seminarios de doctorado, que cursé entre 1995-98, diversos aspectos que permitieron profundizar diversos puntos de este trabajo.

Un afectuoso recuerdo le debo al Dr. Alberto J. López Abuín, muy lamentablemente ya fallecido, por haberme guiado en las primeras etapas del trabajo con sus consejos, información y críticas. La conclusión de la Tesis ha estado bajo la dirección del Ing. Juan José Sallaber a quien estoy por demás agradecido por haberme honrado con su aliento y consejos, así como haberme dedicado valioso tiempo. No puedo dejar de mencionar tampoco la colaboración del profesor Ricardo Sendot quien, con inestimable entusiasmo, me ha ayudado en la larga revisión técnica y corrección de estilo final.

diciembre de 1999

INTRODUCCION

1. Objetivos fundamentales de la investigación:

El presente trabajo ha tenido en cuenta diversos objetivos fundamentales en base a los cuales se ha conformado la estructura general de la Tesis Doctoral:

1. Establecer la relación entre los diversos aspectos históricos inherentes al desarrollo tranviario de Buenos Aires, respecto de los sistemas europeos y latinoamericanos.
2. Reseñar las alternativas locales que permitieron la instalación de los tramways y caracterizar sus primeros años de explotación.
3. Analizar las características generales de la circulación en Buenos Aires, teniendo en cuenta aspectos geográficos, el transporte urbano en general, aspectos sociales, así como la organización y trazado de los corredores de tráfico.
4. Historiar el desarrollo de cada una de las empresas tranviarias establecidas:
 - 4.1. Establecer la nómina de empresas en explotación, fusiones, liderazgos y características generales.
 - 4.2. Ubicar con precisión el trazado de cada una de sus líneas, discriminando las que eran originales, las que fueron producto de su expansión, las levantadas, así como los predios en los que emplazaron sus estaciones y/o depósitos.
 - 4.3. Determinar las áreas de influencia de las compañías y definir los parámetros de exclusividad del tráfico urbano.
 - 4.4. Establecer el origen de su capital, las variaciones en su composición y el desarrollo financiero alcanzado por cada una de las compañías.
 - 4.5. Comparar su grado de avance técnico en relación a los sistemas extranjeros y referir las innovaciones emprendidas y características propias.
5. Analizar las características generales de la actividad desde el punto de vista laboral.
 - 5.1. Referir la modalidad propia de la actividad, establecer una suerte de tipología social de sus integrantes y precisar el grado de compenetración entre estos últimos, los dirigentes, el público y el Estado.
 - 5.2. Determinar las tensiones surgidas entre los obreros y el capital, historiar el modo en que se fundaron las organizaciones gremiales pioneras y establecer sus primeras actividades.
 - 5.3. Rastrear detalladamente los conflictos y huelgas suscitadas, analizar los patrones de comportamiento de cada sector en pugna y extraer conclusiones sobre las con-

secuencias inmediatas y/o de larga duración promovidas.

- 5.4. Investigar las características de la cobertura socio-asistencial brindada por las compañías a sus empleados: recreación, atención médica, mutualismo, socorro asistencial, etc.
6. Indagar sobre el modo en que las empresas de tramways han influido en el proceso de urbanización de la ciudad de Buenos Aires.
 - 6.1. Referir algunas características geográficas e históricas que permitan dilucidar las causas por las cuales el Municipio comenzó su desarrollo espacial.
 - 6.2. Vincular los resultados obtenidos con el «progreso material» promovido por la ideología filosófico-política predominante en aquel tiempo histórico.
 - 6.3. Establecer concretamente cuales fueron las transformaciones urbanas introducidas por el liberalismo en el período abordado.
 - 6.4. Analizar el proceso de descentralización poblacional y establecer el grado de participación del sistema de los tramways en esa reubicación. Precisar necesarios conceptos generales y estructurales que permitan comprender el proceso global de la expansión urbana.
 - 6.5. Determinar las consecuencias de lo analizado especialmente en relación al impacto y las mutaciones sociales vinculadas directamente con el acceso y la valorización de la propiedad.
 - 6.6. Establecer el nivel operativo que las empresas desempeñaron en el proceso de expansión, su eficiencia en relación a sistemas similares del mundo, así como su rentabilidad financiera.
7. Considerar cual ha sido el rol del Estado en la explotación de las compañías.
 - 7.1. Señalar el papel del Estado en la conformación de la normativa legal del sistema tranviario. Advertir el grado de libertad, condicionamientos o determinaciones impuestas a las empresas, en el marco de la economía liberal implantada en la época.
 - 7.2. Identificar las obligaciones a que debieron someterse las compañías respecto de la construcción y conservación de pavimentos, tributos y contribuciones, protección a terceros, iluminación de recorridos o parajes importantes, así como sobre sus servicios.

2. Estructura del trabajo:

1. La incorporación del tram-way a la ciudad industrial-capitalista de los Estados Unidos y Europa.
2. El impacto exógeno de la economía occidental en el transporte urbano de las capitales del cono sudamericano.
3. Los primeros tranvías de Buenos Aires. Origen y antecedentes hasta 1880.
4. Características generales de la ciudad, el movimiento urbano y el transporte, en las dos últimas décadas del siglo XIX.
5. Historia de las compañías tranviarias a caballo hasta el primer ensayo eléctrico. 1880-97.
6. La revolución eléctrica en el transporte urbano.
7. El desarrollo histórico de las empresas del tramways. 1897-1914.
8. Las compañías del tramways de menor incidencia.
9. El proceso de expansión de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina.
10. Características, situación social y laboral del personal tranviario.
11. Los tramways en la transformación urbana de Buenos Aires.
12. El rol del Estado en la explotación de las compañías.

3. Encuadre teórico-metodológico:

Creemos imprescindible dilucidar, desde el comienzo, que no se ha aplicado una metodología determinada sino diversas, según hemos considerado conveniente en cada uno de los tópicos abordados. Desde el punto de vista epistemológico, este enfoque, nos ha permitido analizar desde distintas posiciones la vasta información que nos hemos visto compelidos a procesar. Si bien la presente investigación ha sido conformada en base a un enfoque interdisciplinario (tanto de la geografía o el derecho, como de la sociología, la economía, la historia del movimiento obrero y hasta la *business history* o *Unternehmensgeschichte*), el paradigma ha sido el eminentemente *histórico*.

Se ha conformado una investigación empírica, referida al enfoque *intraurbano* con aplicación a la Ciudad de Buenos Aires, en la cual se analiza fundamentalmente el rol y desarrollo que en ella han tenido las compañías tranviarias. Hemos tenido sumo cuidado en que ello no implique un encapsulamiento estéril en lo metodológico, pues intentamos superar diversas vertientes intelectuales para llegar a una síntesis que mediatice los reduccionismos que tantas veces empobrecen este tipo de trabajos. Ello nos ha permitido apelar y utilizar tanto teorías espacialistas como económicosociales, interpretar procesos sociales con ojos de obreros y de ejecutivos, por sólo citar algunos ejemplos. Creemos acercarnos así un poco más hacia una tarea racional y pretendidamente científica.

Si bien se trata del estudio de una temática particular, se ha logrado enriquecer la realidad específica vinculándola con un todo más amplio, de modo de complejizar el trabajo, para comprender -no sólo conocer- las estructuras que permiten integrar lo microhistórico con los niveles regional y subcontinental. Es nuestra intención ampliar esta investigación al área sudamericana. Este objetivo está al presente ya muy avanzado. Quizás pueda algún día ampliarse desde la óptica de archivos europeos. Será entonces cuando, a lo mejor, habremos de dedicarnos a reflexionar sobre un sistema teórico más general.

En cuanto a la historia de las compañías tranviarias *latu sensu* no nos ha interesado su intervención como fuerzas motoras del mercado al estilo smithiano, sino sólo advertir su importancia -incluso técnica- en el proceso de urbanización de Buenos Aires. Su desarrollo se debe en gran parte al desenvolvimiento de este medio de locomoción. En este sentido pueden haber tenido un papel positivo o también negativo -pues no se trata de ser apologético- si se analizan los resultados. *¿no es así?*

La época considerada abarca el período desde el cual la Argentina encastró su mercado a Europa hasta la Primera Guerra Mundial, la cual alteró el esquema subcontinental por la mediatización de la Gran Bretaña (y con ella el riel) y la emersión de los Estados Unidos (y con ello el desarrollo del automotor). Este ciclo ha llevado a delimitar el trabajo entre los años 1880 y 1914 aunque, seguramente, esto sea lo más fluctuante y subjetivo del estudio, pues pretende sólo fijar límites provisionales y tentativos que sirvan para ubicarnos en el tiempo histórico.

En cuanto al espacio geográfico hemos circunscripto el ángulo de enfoque a la ciudad de Buenos Aires. Consideramos exclusivamente al área formalmente englobado bajo su jurisdicción municipal. En primer término, porque en aquel período no podemos hablar aún de una

aglomeración pues ésta habría de surgir en un período posterior al referido en nuestra investigación. Considerar un espacio mayor llevaría a considerar líneas tranviarias de escasa incidencia de tráfico así como de poca significatividad urbana. Sólo se han incluido líneas con cabecera en la Capital Federal que penetran en territorio de la Provincia de Buenos Aires a fin de no quebrar la unidad temática en la historia de esas empresas, como es el caso de las que se trazaron en la zona sur del Gran Buenos Aires.

Los primeros capítulos pretenden adentrar al lector en algunas estructuras globales así como situarlo en el contexto histórico, urbano y social del momento en que se establecieron las primeras líneas de tranvías tanto en Buenos Aires como en general en el cono sudamericano, siguiendo el modelo de la ciudad capitalista de Europa y los Estados Unidos. Se ha trabajado con bibliografía adquirida o consultada en los centros más importantes y actualizados en la especialidad de ambos continentes. El análisis global ha tenido en cuenta fundamentalmente los cambios que se verificaron en el desarrollo productivo de las ciudades del Subcontinente y su relación a la situación económica del mercado mundial, conceptualización que hemos tomado de José Luis Coraggio de su *La Cuestión Regional en América Latina*. La comparación de casos, ha tenido en cuenta la situación particular de Buenos Aires, relacionándola con Montevideo, Río de Janeiro, Asunción, La Paz y Santiago de Chile, integradas en una misma estructura común.

En otros capítulos se ha emprendido una minuciosa y exhaustiva tarea que ha tenido por objeto historiar el desarrollo de las empresas tranviarias. El relevamiento ha incluido diversos periódicos, revistas científicas y de divulgación, expedientes de distintos archivos, cartografía de época, series completas de publicaciones oficiales entre las que se encuentran anuarios, memorias, estadísticas, censos, actas de sesiones de diversos organismos o entrevistas personales. Sin duda ha sido una de las tareas más arduas la de hallar el material en los más variados repositorios a fin de conformar series o colecciones completas. La búsqueda en sitios a veces insólitos, además de apartados, ha permitido individualizar por completo todo el material necesitado.

Esta minuciosa tarea datística ha tropezado con algunos problemas que sin embargo pudieron ser sorteados satisfactoriamente. Haremos sólo referencia a tres. Un problema consistió en dilucidar entre la concesión o autorización de una obra y si en verdad había sido efectivamente construida. Hemos notado en sinnúmero de trabajos, que hay autores que no contemplan esta circunstancia por lo cual se dan por hechas algunas obras que nunca llegaron a concretarse. Ello llevó a que cada ley, decreto, ordenanza o concesión fuera verificada mediante información cruzada de modo de corroborar su materialización. Respecto a la cronología también surgieron algunas imprecisiones. Las variantes que figuran en la bibliografía confunden distintas instancias empresarias. Es frecuente dar como fecha de aparición de una empresa tanto a la concesión, al comienzo de la construcción, a su finalización, a la inauguración oficial de su primera línea, como a la apertura del servicio al público. No deja de sorprender la facilidad ^{en} que se malinterpretan especialmente las dos últimas acciones. Otro problema que complicó la tarea ha sido la dificultad para individualizar algunas arterias por las que se habían concedido líneas tranviarias. El cambio frecuente de la nomenclatura de calles no ofreció problemas cuando se

trataba de las céntricas pero sí al incursionar en zonas entonces periféricas. No siempre fue fácil advertir que «66 A» es San Luis o que la antigua Cayena, en La Paternal, es hoy Alte. F.J.Seguí.

La conformación de los planos de las redes tranviarias fue un verdadero desafío dado que sólo se cuenta con cartografía en la cual se advierte el crecimiento comparativo del trazado total entre censos sin individualización por compañías. La pertenencia de líneas de cada empresa insertas en un plano fue producto del registro de la concesión y del control de su efectivización mediante referencias indirectas (noticia periodística, accidente, fotografía, etc.). Así fue trazada cada una de las líneas en forma individual. La totalidad configuró un plano mayor que podía compararse con los referidos que no discriminan pertenencias. En este sentido también fue útil, aunque a veces errónea, desfasada o imprecisa, la descripción de recorridos contenidos en guías de época o turísticas que incluían las características y servicios de las ciudades.

Uno de los capítulos ha tratado de conformar una suerte de tipología social de los integrantes de la actividad tranviaria. Se profundizó en primer término en los rasgos de su personalidad, en su origen así como en su pertenencia social. En este caso se ha pretendido tomar a la literatura como auxiliar o instrumento mediante el cual podemos acceder a un plano de análisis que luego se ha interpretado según los métodos tradicionales aplicados en el campo historiográfico. La expresión literaria pasó entonces a ser útil en cuanto registro de costumbres y características de un sector social que, por entonces, no fue considerado por los autores clásicos. De este modo, se llegó a plasmar a los trabajadores en forma realista, vital y alejados de las prolijas tramas de gabinete que cautelosamente tejen los intelectuales y que nos apartan, en general, de los matices que les son propios.

El relevamiento se hizo en base a la bibliografía clásica, aunque la base del diseño explicativo se centró en la letrilla popular: piezas musicales varias, tangos, milongas, poesías o sainetes, de difícil acceso. La búsqueda fue orientada hacia las bibliotecas especializadas de distintas instituciones (Sala de Música de la Biblioteca Nacional -pese a no estar habilitada-, Academia Porteña del Lunfardo, SADAIC, Centro Riccordi de Asesoramiento Musical, SADE) así como en archivos de antiguas editoriales de música (Torres Agüero, Perroti, Musical Korn Intersong, M.A.I., etc.) y a través de entrevistas personales (como el caso del grupo «Buenos Aires Tango y lo demás» detectado en el Café Celta).

En directa articulación con lo anterior, se han estudiado las condiciones de trabajo de los obreros. Se comenzó con el seguimiento de la bibliografía específica sobre el movimiento obrero, la legislación pertinente, información periodística y estadística, para conformar en una etapa posterior matrices que permitieran advertir denominadores comunes y singularidades. Se han buscado causas de las acciones, las variables influenciadoras, así como sus consecuencias inmediatas y posteriores. En forma continuada se ha desarrollado la interpretación en un doble plano: la evolución histórica del movimiento obrero argentino en general y la del sector tranviario en particular.

Un subtema en este mismo capítulo ha consistido en la respuesta a distintas preguntas-problema que han sido evacuadas mediante muestreos y tabulaciones. Se han dilucidado así cuestiones relacionadas con la condición social, la evolución de los sueldos y un relativo poder

adquisitivo de los obreros. También se han estudiado algunos beneficios sociales otorgados por las empresas. Estaban vinculados con los socorros mutuos, la cobertura médica, proveeduría y la recreación.

Un capítulo ha estado centrado en la influencia del tranvía en la transformación del espacio urbano. Se analizó en primer término la ideología que dio pie a los cambios que se operaron en el país y por ende en la ciudad, desde el punto de vista físico. Respecto de esto último, se investigó sobre la construcción de nuevos edificios, la apertura de parques, avenidas, nuevos espacios, etc. Se llegó así a interpretar la forma en que el tranvía influyó en el proceso de descentralización poblacional, la manera en que un nuevo sector social accedió a la propiedad, el proceso de conurbación que incorporó lotes hasta entonces muy distantes desde el punto de vista comunicacional lo cual fue fruto del desarrollo polinuclear de la ciudad.

En este caso se ha tratado sobre todo de articular ideas fuerza y núcleos conceptuales que permitieran explicar el modo en que se llegó al desarrollo urbano de Buenos Aires. Se ha llegado a establecer los ejes y flujos de circulación, los núcleos emisores y receptores de circulación, el surgimiento de nuevos barrios por el arribo de las líneas tranviarias que ya se habían electrificadas, la forma como se produjo la valorización de la propiedad, el nivel de servicio ofrecido en relación a los parámetros internacionales, etc.

Para el mejor adentramiento de esta temática, se cursaron dos materias correspondientes al Curso Superior de Planificación Urbana y Regional de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, de la Universidad de Buenos Aires, denominadas Economía Urbana y Regional así como Economía Espacial.

En el último capítulo de la Tesis se ha querido estudiar el modo en que se condujo el Estado con las empresas tranviarias. Las conclusiones en este aspecto podrían incluso ser útiles como lineamientos de aplicación contemporánea a diversas esferas de servicios. Tras una introducción sobre el origen de la organización estatal, se ha profundizado sobre todo en la faz legal para advertir las variaciones y modos de acción que condicionaron la relación entre el Estado y las empresas de tramways. Se profundizó entonces en sus obligaciones respecto a la construcción y conservación de pavimentos, sobre el deber de iluminar algunos puntos del recorrido, la forma en que debían velar por la seguridad de los pasajeros y terceros, sobre la obligatoriedad de levantar las vías cuando interferían con el tránsito público, y el control a que estaban sujetos los servicios.

4. Sobre el aporte, la originalidad y las perspectivas futuras del trabajo:

Nos queda, por último, plantear la originalidad del tema que ha sido prácticamente ignorado por la historiografía local, tanto individual como oficial. Si bien hay muchísimos trabajos sobre el tema ferroviario, no ha merecido esa misma consideración el tranviario quizás por despreciarse un tema microhistórico o intraurbano, por no advertirse su importancia en la economía nacional e incluso transnacional, o por una razón extra académica (pero por demás determinante en nuestra práctica profesional) motivada por la ausencia o dificultad de acceso a las fuentes de información.

Existe una vasta bibliografía sobre estos tópicos en la historiografía europea y aun estadounidense, como una de las formas de abordaje de la historia de empresas y procesos de inversión. En nuestro medio sólo hay media docena de trabajos: una tesis que se centra en aspectos técnicos¹, algunos trabajos editados por la empresa Anglo-Argentina de marcado acento apologetico², algunos artículos aislados con contenido muy superficial así como puntual; en el mejor de los casos, capítulos específicos en historias generales³, y finalmente dos libros que responden al mayor interés que últimamente ha despertado el tema.⁴

Creemos haber hallado una temática no abordada que ofrece un mundo privilegiado para el análisis histórico, que nos ha permitido penetrar en la realidad urbana, que nos posibilitará la consideración de áres mayores, y hasta adentrarnos más adelante en reflexiones teóricas.

Buenos Aires, julio de 1994.

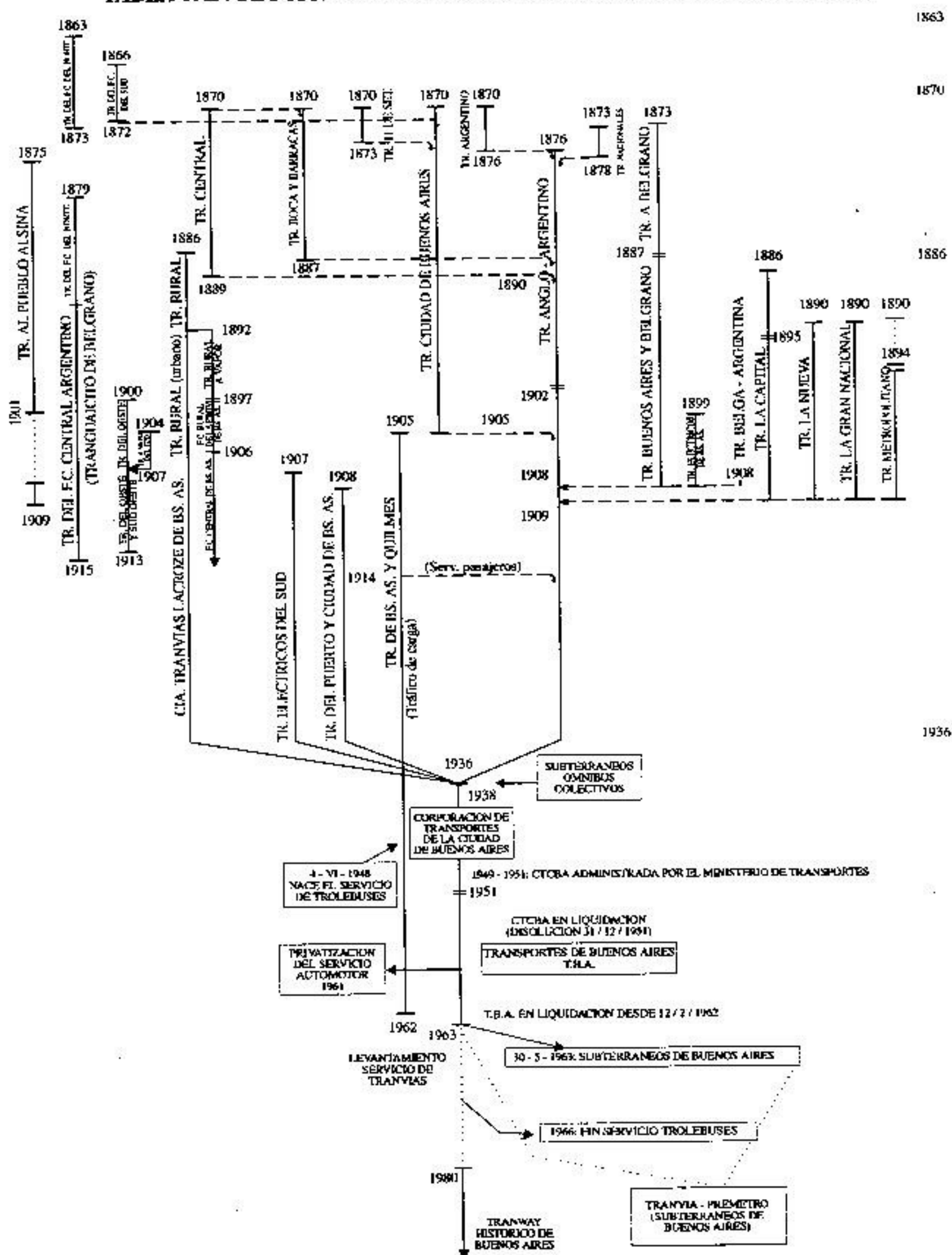
¹ Luis A. Viglione. *Estudio sobre los tramways en la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Pablo E. Conti, 1878. (Tesis de ingeniero civil, Facultad de Matemáticas, UBA).

² Los más importantes editados en ocasión del Cincuentenario de 1926. Marino Jalikis, *Historia de los medios de transporte y de su influencia en el desarrollo de la ciudad de Buenos Aires*. Y el folleto: *1876-1926: 50 Años de continuo progreso*. Editó también folletos sobre temas puntuales y una publicación periódica: *El Riel Porteño* (1925-30).

³ En las obras de Manuel Bilbao (*Buenos Aires, desde su fundación hasta nuestros días*, de 1902) y de James R. Scobie (*Buenos Aires: del centro a los barrios 1870-1910* de 1977). Aunque no pertenece a esta categoría, merece incluirse aquí, ya que no se trata de un artículo aislado sino de un buen trabajo de síntesis, el de Miguel Angel Scenna, «El Tranvía Porteño», *Todo es Historia*, n. 18, de 1968.

⁴ Cristian G. Werckenthien. *El Transporte en Buenos Aires: 1870-1880*, publicado por la Asociación Amigos del Tranvía en 1981 con prólogo de Aquilino González Podestá. Aquilino González Podestá. *Los Tranvías de Buenos Aires*, publicado por la Asociación Amigos del Tranvía en 1986 con prólogo de Cristian G. Werckenthien.

TABLA 1: EVOLUCION HISTORICA DE LOS TRANVIAS EN BUENOS AIRES



CAPITULO 1

LA INCORPORACION DEL TRAM-WAY A LA CIUDAD INDUSTRIAL-CAPITALISTA DE LOS ESTADOS UNIDOS Y EUROPA

Una de las principales preocupaciones de los hombres a lo largo de su historia ha consistido en reducir el esfuerzo necesario a fin de producir los elementos indispensables para su subsistencia, vale decir, que ha procurado disminuir la intensidad de su trabajo e intentado minimizar los tiempos de su desplazamiento para lograr vencer las distancias. Para sobrellevar tal acción ha organizado el espacio de modo de moldearlo de acuerdo a las necesidades propias de cada cultura a la vez que se ha esforzado por incorporar algunas mejoras técnicas que le permitieran utilizar las fuerzas naturales como nuevos propulsores de sus creaciones instrumentales. El propio Imperio Romano no habría podido mantener su poderío sin contemplar la necesidad de una rápida y efectiva movilización de sus ejércitos por una red vial que abarcaba 85.000 kilómetros a través de las provincias, que estaban tan extendidas.¹

En el ámbito intraurbano la población circulaba a pie. En Roma el movimiento vehicular se efectuaba sólo por la noche con la excepción del que utilizaba la aristocracia. Tampoco la ciudad medieval gozó de un espacio suficiente como para posibilitar el desplazamiento de grandes medios de transporte. Las murallas de las antiguas *civitas* o burgos encorsetaron durante mucho tiempo su desarrollo. El tránsito prácticamente se circunscribía al vínculo del castillo o la catedral con el mercado, lo cual creaba el eje principal del tráfico. Su longitud daba lugar en las ciudades mayores, a su vez, a subnúcleos que solieron recibir el nombre de la parroquia que los presidía. La zonificación se originaba principalmente en el aislamiento de los distintos «barrios» a causa del nucleamiento de comunidades minoritarias (judíos, moros, etc.), de la localización de población dedicada a un mismo oficio, o de la pertenencia a una determinada clase social interesada en mantenerse segregada. La expansión hacia el alfoz y los suburbios (extramuros) habría de marcar nuevas etapas que comenzaron con el auge comercial y mercantilista propio del siglo XV.²

Las ciudades de entonces, con unos 10.000 habitantes, no se habían expandido demasiado y las distancias se podían cubrir a pie si se necesitaba atravesarlas de un extremo al otro. Sólo la nobleza y el alto clero poseían carruajes. Con el tiempo los burgueses más adinerados habrían de conquistar también tal distinción. No existía aún el transporte urbano popular. Recién en 1662 Blaise Pascal consiguió instalar en París un servicio de ómnibus a caballo que transportaba

¹ Gert Friedrich Wertenborg, *Vom Zauber alter Berg-und Strassenbahnen*, Freiburg/Breisgau, Bibliothek Rombach, 1982, p. 3-4.

² Cristian G. Werckenhien, *La ciudad española medieval cristiana: Su aspecto físico*. (Inédito).

público a horarios y por recorridos preestablecidos. Pero la incapacidad de lograr hacer convivir a una población que aún era marcadamente clasista, las malas condiciones de los pavimentos, lo poco extendido de las urbes, así como las calles angostas y tortuosas que apenas brindaban el espacio suficiente para los vehículos existentes, peatones y vendedores, hicieron que el intento se abandonara casi de inmediato.

La formación de la ciudad industrial-capitalista se debió a la conjunción de distintos factores: al decisivo aumento de la población (por la disminución del coeficiente de mortandad), a las modificaciones de la organización del trabajo y técnicas de la producción -principalmente la especialización obrera-, y a los avances mecánicos. La máquina a vapor de Watt (1769) sustituyó a la energía hidráulica en la industria, a la tracción eólica en el transporte marítimo, como a la animal en el transporte interurbano.

En 1767, R. Reynolds construyó la primera vía férrea para el transporte de carbón, que desde entonces se había convertido en un elemento vital. Muchas fueron las transformaciones urbanas incorporadas en plena Revolución Industrial; no sólo se modificó el asentamiento de los habitantes que migraban hacia los centros más desarrollados, sino que se alteró todo el estilo de vida.³

El origen del riel nos remonta nuevamente a la Antigüedad. Los más antiguos carriles tenían en principio forma de surcos, según se descubrió en Pompeya y Malta. Se los utilizó para desplazar móviles que proveían de agua o humus. Ya en época helenística también se empleó una especie de vías en los teatros para facilitar los cambios de cuadro sólo permitidos por la maquinaria escenográfica. En la Modernidad se incorporaron a los trabajos mineros. Los carriles de madera, quebradizos y patinosos, fueron luego reemplazados por los de hierro que posibilitaron el gran auge durante la segunda mitad del siglo pasado y la primera del actual.

En 1801 entró en servicio el Surrey Iron Railway, primera empresa ferroviaria formada para el transporte de mercancías del mundo. Aplicado el vapor a la locomoción desde que Gorge Stephenson y su hijo Robert construyeran las legendarias máquinas Locomotion (1825) y Rocket (1829), el sistema habría de comenzar su gran desarrollo. La pionera circuló arrastrando por primera vez un tren de pasajeros en el tramo Darlington-Stockton (Gran Bretaña) en 1825.⁴

Los servicios de ómnibus a tracción animal recién volvieron a aparecer en las ciudades europeas a comienzos del siglo XIX. En 1826 el propietario de unas instalaciones de baños termales en las afueras de Nantes instaló carruajes para llegar a ellos desde la ciudad. El mismo individuo construyó, algunos años más tarde, un servicio similar en París. A casi un cuarto de siglo pasada la caída del Antiguo Régimen, recién se lograba integrar a las distintas clases en un medio de locomoción urbano. Pronto el sistema se extendió y fue copiado en diversas ciudades. En 1838 nació el primer servicio regular en Dresden (Alemania). Hacia la década del '60, éste se había multiplicado hasta conformar una red de 15 líneas. Pocos años después se instalaban otros en Berlín.⁵

³ Leonardo Benevolo, *Orígenes de la urbanística moderna*, Buenos Aires, Tekné, 1967, p. 9-19.

⁴ Werner Jopp, *Dampflokumotiven*, Niedernhausen, Falken, 1978, p. 7-8.

⁵ Gert Friedrich Wertenborg, *ob. cit.*, p. 7 y 9.

A mediados del siglo XIX la gran ciudad era aún un fenómeno raro. Solamente dos ciudades europeas superaban los 500.000 habitantes: Londres con 3.360.000 y París con alrededor de 1.000.000; Berlín tenía sólo 419.000 almas. Al concluir la primera década de nuestro siglo, más de 25 ciudades tenían una población superior al medio millón, pero relativamente pocas alcanzaban aún el millón: Londres (4.500.000), París (2.800.000), Berlín (2.100.000), San Petersburgo (2.000.000), Moscú (1.600.000) y Buda-Pest (1.000.000). Las ciudades que registraban el mayor crecimiento eran las industriales o las que debían su actividad al tráfico portuario, más que las simplemente comerciales o administrativas. El mayor desarrollo se vio en Gran Bretaña y Alemania donde varias crecieron vertiginosamente: Leeds, Manchester, Glasgow, Liverpool, las de la cuenca del Ruhr, y las regiones industriales de Sajonia y Silesia. Francia conoció una urbanización más lenta, quizás, por la mayor inercia de su mundo campesino.

El desarrollo urbano provocó una profunda mutación de sus áreas centrales que iban mucho más allá de las zonas de influencia de sus antiguas catedrales. Surgieron barrios comerciales, burgueses y populares. El crecimiento siguió a menudo pasos anárquicos en los contornos, por la incorporación administrativa de los municipios cercanos que cobijaban a los recién llegados. En 1890 se constituyó el Gross-Berlin. En 1888 y 1895 se incorporaron Bornheim y Bockenheim a Frankfurt-Main, respectivamente. En París se dio un crecimiento concéntrico por el cual, hacia 1860, se conurbanizaron Ménilmontant, Belleville, Montmartre, Batignolles, Passy, Auteil y Vaugirard.

El centro mismo se transformaba porque el núcleo se había desplazado hacia el barrio comercial ubicado, a menudo, entre la vieja ciudad y la estación ferroviaria situada generalmente en su límite. Se conformó de este modo un eje de circulación que ampliaba considerablemente el espacio lo cual hizo necesario, ahora sí, la incorporación de vehículos que lo cubrieran *dado que la escala había dejado de ser peatonal*. Se ensacharon las calles y se dio paso a avenidas rectilíneas y boulevares mientras que la especulación inmobiliaria se colocaba a la orden del día.⁶

Los nuevos vehículos habrían de ser los *tram-ways*. Su origen no está bien determinado. Surgieron de la evolución del transporte en general, del ómnibus a caballo y de la utilización del riel. Los autores británicos señalan que quizás se remonte a comienzos del siglo XIX (1810-15) cuando un ingeniero llamado Outran propuso hacer rodar unos carros sobre carriles de madera para trasladar hulla que se extraía de las minas de carbón en el norte de Gales. Ese camino (*way*) de Outran habría derivado en *Outran-way* apocopado en *Tran-way*. Otros lo vinculan al sonido onomatopéyico «tram» de donde habría surgido *tramway*.

Los progresos del riel se desarrollaron tanto en el Viejo como en el Nuevo Mundo. En 1827 se inauguró una vía ferroviaria en los Estados Unidos destinada al transporte de mercaderías. En 1831 se construyó otra, para trasladar pasajeros, entre New York y el barrio de Harlem. La concesión había sido otorgada al señor John Mason, presidente del Chemical Bank quien entonces organizó la New York & Harlem Railroad Company. El trazado iba de Albany al río Harlem para buscar una entrada a la ciudad. Se eligió penetrar por la 4a. Avenida, ruta que fue autoriza-

⁶ Guy Palmade, *La Época de la Burguesía*, Madrid, Siglo XXI, 1978, p. 66-69.

da hasta la calle 23a. Esta prolongación urbana del ferrocarril sustituyó a los ómnibus a caballo con lo cual se redujo el tiempo de los viajes en forma considerable. Esto último se debía a la disminución de la fricción metal/metal que reducía la adherencia al camino en contraste con los ómnibus que debían sortear desniveles y obstáculos. También fue aumentada la capacidad de modo que podían viajar en cada coche unos 30 pasajeros sentados. En un principio la empresa contó con sólo dos coches. La línea fue inaugurada el 14 de noviembre 1832. Este «street-railway» es considerado el primer tranvía urbano del mundo. Como toda obra pionera debió enfrentar las dificultades propias de la oposición de sus competidores y, en parte, del público en general. Por ello fue suprimido después de algún tiempo.⁷

Veinte años más tarde, el ingeniero Loubat inventó el carril de canaleta y de acero que hoy lleva su nombre. Este último estableció por entonces un tranvía en New York así como, en 1854, el omnibus y los coches de alquiler.

La difusión del nuevo sistema de carril de acero llevó a que se inauguraran varios servicios en los Estados Unidos. A los de New Orleans (1835), se agregaron Brooklyn (1853), Boston (1856), Philadelphia (1858), Cincinnati, Baltimore y Chicago (1859), como así también un sistema traccionado por cables (Cable Car System) que fue introducido en San Francisco (1873). Este último, que aún perdura y nos es familiar por su frecuente aparición televisiva, resulta ideal para vencer pendientes importantes. En 1890 había en todo el país 105.000 caballos, 28.000 coches y una red de 4.125 kilómetros. Para entonces ya se había desarrollado también la tracción eléctrica. Había unos 1.300 coches que transitaban una red de 788 kilómetros. Habremos de referirnos específicamente a este tema en el capítulo respectivo. También se había incorporado el tranvía a vapor a ambas márgenes del Atlántico pero, su escasa incidencia en la historia del transporte, ha de absolvernos de incursionar en este tema.⁸

En Inglaterra el progreso del nuevo modo de transporte no se hizo esperar. En 1860 habían comenzado las tratativas para establecer tranvías a caballo pero sin resultados concretos. A lo largo de la década, sin embargo, comenzaron a incorporarse en las ciudades de Birkenhead (1860), Londres (1861), Salford (1862), North Staffordshire (1863) y Liverpool (1865).

En Alemania su difusión comenzó en la capital. En Berlín se construyó entre la Puerta de Brandenburgo y Charlottenburgo (1865). Le siguió Hamburgo al año siguiente con la línea entre Wandsbeck y el mercado del Ayuntamiento. En Viena se inauguró la primera línea austríaca. Este sector de prueba de 4 kilómetros, entre Schottering y Hernals, se inauguró también en el mismo año.

El proyecto tranviario más antiguo de España perteneció al ingeniero Loubat. Contemplaba vincular Madrid con Toledo, pero sólo quedó en eso. En 1867 se habían proyectado otras dos, una desde la Plaza del Progreso (Tirso de Molina) y la Dehesa de los Carabancheles, y la otra, entre el centro de Madrid y el antiguo barrio de Concepción. Pero tampoco se concretaron. La

⁷ Omar Gil Soja, *El transporte colectivo*, Montevideo, (Mimeo).

⁸ *Encyclopaedia Britannica*, Chicago-Londres-Toronto, v. XXII, 1957, p. 393-394.

línea pionera fue inaugurada el 31 de mayo de 1871. Comunicaba el centro con los barrios de Pozas, Argüelles y Salamanca. La concesión, que había sido otorgada en 1869, fue transferida después a la casa Guillermo Morris & Cía. de Londres. Las obras habían comenzado en 1870, simbólicamente, frente al Palacio Real, aún cuando el trono estuviera vacante a la espera de Amadeo de Saboya.⁹ En Barcelona fue inaugurado el 27 de junio de 1872 por el trayecto Ramblas-Josepets (Pl. Lesseps) con coches de dos pisos. El concesionario había sido el ingeniero británico Gerardo M. Uthoff.¹⁰ Sucesivamente se establecieron en las demás ciudades importantes de la Península como Sevilla, Cartagena, Bilbao y Santander. Su desarrollo se acentuó especialmente desde 1873.

La década de 1870 fue muy fructífera en cuanto a la inauguración de nuevas empresas en toda Europa. En París se abrió la línea de l'Etoile a la Villette (1875) y la que habría de unir el Louvre con Vincennes. Glasgow lo adquiere en 1874 y Génova en 1878. En Alemania se establecieron en : Frankfurt-Main y Hannover (1872), Bremen y Munich (1876), Colonia (1877), Augsburgo, Königsberg y Nüremberg (1881), así como en Heidelberg (1885). Hacia 1880 había en el Imperio Alemán unas 30 empresas establecidas.¹¹

La primera ley que organizó las concesiones de tranvías de tracción animal en España surgió el 5 de junio de 1859, dado que la Ley de Ferrocarriles de 1855, no había contemplado ese tipo de servicios. En Gran Bretaña se dio a conocer el Tramway Act en 1870, que fue votado por el Parlamento para sentar las bases de las futuras construcciones. En Francia los servicios se regularon a nivel nacional por una ley de 1880, junto con otras complementarias de años posteriores. En Alemania (Prusia) regía una Ley de Ferrocarriles Secundarios que había sido sancionada en 1892.

Desde Europa y los Estados Unidos pasaron a difundirse estos servicios al resto del mundo, teniendo preeminencia en Australia, Nueva Zelanda, India, China, Japón, Sudáfrica y América Latina.

En Santiago de Chile los denominados «carritos de sangre» fueron inaugurados en 1857, en Río de Janeiro se habilitaron en 1859, en Buenos Aires cuatro años después, en Montevideo en 1868 y en Asunción en 1872. La escarpada geografía de La Paz no permitió la instalación de la tracción animal por lo cual recién conocieron este medio en la época de los eléctricos, como habremos de referir en el capítulo correspondiente.

⁹ Carlos López Bustos, *Tranvías de Madrid*, Madrid, Aldaba, 1986, p.16-18.

¹⁰ Félix Zurita, *Tranvías de Barcelona*, Barcelona, M.A.F., 1988, p. 8.

¹¹ Paolo Gassani, *Fotostoria del Tramway a Genova*, Genova, D'Amore, 1982, p. 14; Wolfgang Fiegenbaum, *Die Strassenbahn-Betriebe in der Bundesrepublik Deutschland*, Stuttgart, W. Kohlhammer, 1981; Siegfried Buße, *Strassenbahnen in Ost- und Westpreussen*, Munich, Buße Fachbuch, 1987, p.8.

TABLA 2: INAGURACION DE OMNIBUS A CABALLO.¹²

INAGURACION DE OMNIBUS A CABALLO	
1662	París
1826	Nantes
1827	New York
1829	Londres
1838	Dresden
mediados '50	Buenos Aires

TABLA 3: INAGURACION DE SISTEMAS DE TRANVIAS A TRACCION ANIMAL.¹²

INAGURACION DE SISTEMAS DE TRANVIAS DE TRACCION ANIMAL			
1832	New York (Harlem)	1865	Liverpool
1835	New Orleans	1866	Hamburgo
1853	New York (Brooklyn)	1868	<u>Montevideo</u>
1854	París	1871	Madrid
1856	Boston	1872	Barcelona
1857	<u>Santiago de Chile</u>		<u>Asunción</u>
1858	Philadelphia		Franfurt-Main
1859	Cincinnati		Hannover
	Baltimore	1873	San Francisco
	Chicago	1874	Glasgow
	<u>Rio de Janeiro</u>	1876	Bremen
1860	Birkenhead		Munich
1861	Londres	1877	Colonia
1862	Salford	1878	Génova
1863	North Staffordshire	1881	Augsburgo
	<u>Buenos Aires</u>		Nürnberg
1865	Berlín		Königsberg
	Viena	1885	Heidelberg

¹² No se trata de cuadros exhaustivos, sino que sólo se contempla lo referido en el texto precedente.

CAPITULO 2

EL IMPACTO EXOGENO DE LA ECONOMIA OCCIDENTAL EN EL TRANSPORTE URBANO DE LAS CAPITALES DEL CONO SUDAMERICANO

No resulta extraño que en América Latina se hayan estructurado etapas muy marcadas en lo atinente al desenvolvimiento de las empresas de tramways. Pareciera un contrasentido reflexionar sobre períodos comunes cuando el rasgo saliente pareciera ser la diversidad más bien que la unidad. Esta veintena de naciones separadas por vastas distancias, con sus montañas insalvables, selvas impenetrables y desiertos desafiantes, estuvieron alimentadas desde sus orígenes por fuerzas emancipadoras, nacidas merced a la quiebra del orden colonial, que les imprimieron un sentido centrífugo que, a su vez pugnaron con otras encontradas basadas en un sustrato cultural común dependiente de Europa primero y de los Estados Unidos después.

En estas páginas se mostrará de qué modo se produjo el desarrollo histórico común del transporte urbano en América Latina y cómo se conformaron verdaderas etapas comunes en todo el Subcontinente en relación directa a las variables vinculadas al lazo comercial generado entre las principales economías capitalistas de Occidente y nuestros países. El proceso de urbanización general, por extensión, siguió también idéntico modelo en concordancia con la estructura que pasaremos a explicitar más adelante.

Los cambios en el mercado mundial producen un impacto exógeno y llevan consecuentemente a redefinir la división internacional del trabajo. Las nuevas demandas externas generan, en las regiones geográfica y políticamente más preparadas, nuevas actitudes productivas.¹ Los servicios, y más específicamente el transporte, sufrirán modificaciones directamente vinculadas con estas alteraciones. En tal sentido, el cambio mas importante ha consistido en el reemplazo del *Ciclo del Riel*, vinculado a Gran Bretaña (tanto en el plano nacional -ferroviario- como en el urbano -tranviario-) por el *Ciclo del Automotor* propiciado por los Estados Unidos, como consecuencia del desplazamiento político y económico por el cual esta última nación reemplazó a aquélla en casi toda América Latina. Otras variables condicionadas a éstas, desarrollaron distintos períodos dentro de cada uno de estos Ciclos.

Sólo haremos referencia sucintamente a las ciudades con *función* capitalina (por La Paz), en la época en que se desarrolló el sistema tranviario (por Río de Janeiro), y que se hallan en el Cono Sudamericano. El enfoque podría ser ampliado a las restantes de América Latina tomando en cuenta las provisionalidades metodológicas de rigor. Ello permitirá introducir algunos matices

¹ Inspirado en un concepto de José Luis Coraggio, *La Cuestión Regional en América Latina*, Quito, Ciudad, 1989, p. 16.

particulares, en mayor o menor grado, según los casos. Se han tenido en cuenta las principales ciudades por cuanto se manifiesta en ellas el mayor dinamismo sociocultural y económico erigiéndose en nexos de los mercados internacionales y las comunidades del interior.

1. EL IMPACTO DEL CAPITALISMO INDUSTRIAL, LA INMIGRACION Y EL PROGRESO MATERIAL. LA ETAPA DE INSTALACION. 1870-90.

A partir de mediados del siglo XIX se dio un considerable impulso económico en América Latina que se aceleró notablemente durante la década de 1870. A ello había contribuido la pacificación interna de los distintos países, la continuidad y organización política e institucional, los adelantos técnicos favorables a la expansión ultramarina y el auge de las economías europeas. El Viejo Mundo aspiraba a introducir en principio algunos de sus productos industriales. El desarrollo de los ferrocarriles, tranvías y otros servicios, como los relacionados con las obras de salubridad, habrían de permitir exportar gran cantidad de material consistente en infraestructura, parque móvil y repuestos.

Así como se incorporó la nueva tecnología ferroviaria para vencer las tan dilatadas extensiones en función del proceso agroexportador, se introdujo material tranviario como parte de una profunda europeización que iba recreando los modelos urbanísticos y arquitectónicos más atractivos del Viejo Mundo. Estas innovaciones, que procedían del exterior y que no eran fruto de una maduración local, generaron una subordinación no sólo técnica -en cuanto a insumos- sino también humana por la necesidad de contar con ingenieros y especialistas que conocieran de su aplicación y procedieran *in situ* al análisis de su mayor rentabilidad.

El trazado urbano, enraizado en la clásica cuadrícula vinculada íntimamente a la escala peatonal, demandaba ciertos cambios para mejorar su transitabilidad. Se proyectaron entonces una serie de transformaciones que plasmaron algunos modelos europeos, a manera de retazos urbanos de las ciudades más prestigiosas, que fueron trasladadas a América Latina. La apertura de nuevas avenidas, la ampliación de calles, la delineación de parques, el mejoramiento del sistema sanitario público y la incorporación de los tramways, fueron sin duda algunos símbolos materiales de toda una ideología de la época. Las hasta entonces reducidas áreas centrales, no muy distintas a los antiguos centros de la época colonial, fueron expandidos, aunque mínimamente, en relación al auge que habrían de sufrir con posterioridad. Torcuato de Alvear revitalizó el paseo de Palermo en Buenos Aires; Vicuña Mackenna transformó el cerro Santa Lucía, el Parque Forestal y la Quinta Normal (de Agricultura) en Santiago; el novedoso trazado de El Prado en el sector norte de Montevideo, o el Montículo del barrio de Sopocachi en La Paz, siguieron la misma concepción.

Parte de la cosmopolitización correspondía al mejoramiento del transporte urbano. Los primeros emprendimientos se instalaron rondando el año 1870. Las ciudades más desarrolladas los vieron aparecer varios años antes así como, las que lo eran menos, un poco después.

Esta fecha es sólo indicativa pero coinciden también con las necesidades de expansión económica de Europa. Las primeras redes respondieron en principio a las necesidades básicas de

circulación en función del eje principal de tráfico de cada urbe. Se trazaron por el centro o como comunicación de éste con las cabeceras ferroviarias, generalmente algo alejadas del núcleo principal comercial y administrativo.

En Santiago de Chile los primeros «carritos de sangre» fueron instalados por la Empresa del Ferrocarril Urbano de Santiago en 1857. Los coches vinculaban la entonces Estación del Sur (hoy Central) con el centro a través de la Alameda (Avenida del Libertador Gral. B. O'Higgins), que continúa siendo aún hoy el eje de circulación preeminente. En 1872 se inauguraba ya la primera expansión de líneas por pleno centro, por Ahumada y Estado y sus continuaciones Puente y Nevería (21 de Mayo); hacia el norte hasta San Pablo, donde estaba el Mercado Central. Se vinculaba así el corredor central de la Alameda y la Universidad con la Plaza de Armas y el Mercado a orillas del río Mapocho. Cuatro años más tarde entraron en servicio otras líneas que con el tiempo habrían de atender una importante cantidad de pasajeros. La de la Alameda fue acompañada por otras que circulaban por Arturo Prat y San Diego hasta Franklin, donde estaba el Matadero. Por Yungay se llegaba a la zona noroeste. Se cubría así suficientemente la necesidad de movilización de la población de entonces.²

Río de Janeiro vio instalados sus primeros tramways en 1859. La línea de la Companhia de Carris de Ferro da cidade a Boa-Vista na Tijuca partía del centro y lo cruzaba en toda su extensión al igual que el Campo de Acclamação (Praça da República), seguía por la zona pantanosa del Canal del Mangue para tomar el camino del Andarahy Pequeno (Conde de Bomfim) hasta su terminación al borde de la sierra de Tijuca. A los dos años fue autorizado a emplear locomotoras a vapor en reemplazo de la tracción animal. El peso sobre una infraestructura no preparada hizo que ésta se deteriorara. Sumado ello a una endeble situación financiera hizo que terminara de prestar servicios a fines de 1865. Por entonces ya se había conformado la Companhia do Caminho de Carril de Ferro do Jardim Botânico. El trazado ligó el centro con el cerro de Boa-Vista pero por el camino que iba a Gávea. La línea principal llegó en principio a la Praia de Botafogo de donde partían dos ramales secundarios; uno hacia la entrada del Jardín Botánico y el otro seguía por Laranjeiras. Su también endeble posición, pese a pertenecer al financista Barón de Mauá, hizo que intervinieran inversores neoyorquinos quienes organizaron la Botanical Garden Rail Road Co., sucesora de la anterior. Los primeros seis kilómetros se inauguraron en 1868. Al poco tiempo fue prolongada hacia las playas de Saudade y Copacabana, por entonces consideradas sólo un desierto arenoso donde no había población ni desarrollo alguno.³

En 1869 se formó la Río de Janeiro Street Railway Co. surgida para reflotar a la antigua empresa de Tijuca. Cuatro años más tarde trasladó su sede a Río de Janeiro por lo cual se transformó en la Companhia de São Christóvão. Sus líneas principales conducían hacia Tijuca (14 km), São Christóvão (15 km), Cancellia (2 km), y ramales hacia Sacco Alferes, Catumby y Cajú, que totalizaban 43 kilómetros de vías. La línea a Tijuca gozaba de un servicio a vapor en su extremo terminal.

² Ramón Lira Lira, *Las viejas tramvías se van*, Santiago de Chile, Imp. de la Central de Talleres de Abastecimientos, 1955, p. 65.

³ Charles Julius Dunlop, *Apontamentos para a História dos Bondes no Rio de Janeiro*, Livro I, *A Companhia de Carris de Ferro da Tijuca*, Rio de Janeiro, Cia. de Carris e Força do Rio de Janeiro, 1952, p. 1-19; *ibidem*, Livro II, *A Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico*, Rio de Janeiro, Gráfica Laemmert, 1953, p. 3-14; 21-22 y 61-65; Francisco Agenor de Noronha Santos, *Meios de transporte no Rio de Janeiro, História e Legislação*, v. I, Rio de Janeiro, 1934, *Jornal do Commercio*, p. 341-342.

En 1873 se había inaugurado la Companhia de Villa Izabel que brindaba comunicación desde el centro hasta los barrios de Andarahy Grande, San Francisco Xavier y Engenho Novo.

La Villa se había fundado por el concesionario del tranvía y el nombre devenía de la princesa que había sancionado la libertad de vientres dos años antes. En abril de 1875 tenía habilitadas todas las líneas concedidas. Cinco años después se autorizaba la fusión de cuatro empresas: Empresa Locomotora (organizada para transportar carga y pasajeros desde la Estación del ferrocarril hasta el centro comercial pasando por los barrios de Saude y Gamboa), la Companhia Ferro Carril Carioca e Santa Thereza (que vinculó el centro con el morro de Santa Teresa debiendo incorporar un Plano Inclinado para vencer la pendiente de la Ladera de Castro), la Companhia Ferro Carril Fluminense (integrada por dos ramales céntricos hacia Praia Formosa -al borde del Canal do Mangue-, y a Sacco de Alferes), y el Ferro Carril Carioca & Riachuelo (que también recorría la zona central). Juntas dieron origen a la Companhia de Carris Urbanos. En el caso especial de la línea al morro de Santa Teresa, sólo se fusionó el sector plano, pues, el recorrido de altura pasó a formar una nueva firma denominada Empresa de Santa Thereza-Paula Mattos y, una vez reorganizada, cambió por Companhia Ferro Carril Carioca.⁴

En Buenos Aires se habían establecido dos líneas complementarias al ferrocarril antes de la inauguración de los tranvías urbanos típicos que comenzaron a circular en 1870. Una de ellas pertenecía al Ferrocarril del Norte de Buenos Aires y vinculaba su estación cabecera de Retiro, por el Paseo de Julio (Avenida Leandro N. Alem), con el costado norte de la Casa Rosada en la intersección de Rivadavia. Se había inaugurado en 1863 y gozaba de características pretranviarias por cuanto sólo trasladaba pasajeros en combinación con el ferrocarril. La otra línea circulaba por la calle Lima desde la estación Constitución del Ferrocarril del Sud, al cual pertenecía, hasta la intersección con Moreno. Comenzó a circular en 1866 y gozaba de características prototranviarias por utilizarse como «ómnibus» en forma independiente a la continuación del viaje por ferrocarril. Cuatro años más tarde fue prolongada por Lima-Cerrito hasta Tucumán donde se levantaba la estación del Parque, del Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires. La primera circuló hasta 1873 cuando fue incorporada como prolongación del mismo ferrocarril que, desde entonces, accedió a la Plaza de Mayo. La segunda fue adquirida por el Tramway Ciudad de Buenos Aires en 1872.

En 1870 se inauguró el Tramway Central y el Tramway 11 de Setiembre. Ambos vincularon el Bajo con la Plaza 11 de Septiembre via Cuyo (Sarmiento), Cangallo (Gral. Juan D. Perón y Piedad (Bartolomé Mitre). Este primer trazado, demasiado competitivo por circular por calles contiguas y paralelas, demostraba falta de comprensión espacial aún cuando se tratara del principal eje de circulación. A mediados de ese año se estableció una tercera empresa, el Tramway Argentino, que habilitó una línea transversal entre el extremo norte denominado La Recoleta hasta la estación Constitución en el sur. Pero también agregó una línea en cruz que se sumó a la dirección recorrida por las predecesoras hasta Plaza Once, por Rivadavia, pero para continuar luego hasta Almagro, Caballito y el pueblo de Flores, a unos 9 kilómetros del punto de partida, configurando el primer interurbano. Se habilitó en 1871. El mismo empresario construyó otra línea de características similares sobre el otro eje importante de la ciudad, Santa Fe, por donde se accedía desde 1872 al pueblo de Belgrano.

⁴ Francisco Agenor de Noronha Santos, *ob. cit.*, pp.vv.

La empresa más importante fue la Compañía de Tramways Ciudad de Buenos Aires, dada su extensión y tráfico. Su trazado unía básicamente Constitución con las 5 Esquinas (Avenida Quintana/Libertad/Juncal) y en la periferia llegaba a Barracas por Santa Lucía (Montes de Oca) y a Retiro por el Paseo de Julio. Sus líneas transversales, que no tomaban a la Plaza de Mayo como cabecera sino como punto de paso, generaban inteligentemente un tráfico constante en ambos sentidos. En 1872 incorporó al tranvía del Ferrocarril del Sud.

La empresa de los Tramways Nacionales vinculaba los antiguos Corrales (matadero ubicado donde hoy está el Parque de los Patricios) con el Hueco de las Cabecitas (Plaza 6 de Junio, hoy Plaza Vicente López) para volver por 5 Esquinas, la estación del Parque y Plaza Constitución, hasta los Corrales. La otra línea se construyó en cruz desde el Bajo, por Moreno y Victoria (H. Yrigoyen), hasta Loria. El Tramway Boca y Barracas capitalizó los servicios del sur vinculando los barrios, de los cuales había tomado su denominación, con el centro.

En 1876 se fundó en Londres la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina. Se introdujo en el ámbito local por la adquisición del Tramway Argentino. Se trataba de la primera empresa nacional que pasaba a manos extranjeras. El lastre financiero producido por las líneas interurbanas obligaron a enajenar aquellos emprendimientos por falta de capital, y no llegaron a compensar la valorización inmobiliaria que aquéllas propiciaron. Casi en forma inmediata comenzó la expansión de esta empresa. En 1878 adquirió los Tramways Nacionales, que ya eran extranjeros desde el comienzo, en 1887 compró al Tramway Boca y Barracas y dos años después al Tramway Central. Comenzó así el proceso que habría de dar origen a la empresa privada de tranvías más importante del mundo. El sector externo del Tramway Central, separado del urbano en 1886, no fue enajenado al Anglo Argentino sino que conformó el Tramway Rural. Algunas de sus líneas bordeaban el centro pero la principal conducía por la Avenida Corrientes hasta el Cementerio del Oeste en Chacarita. Desde allí continuaba por Colegiales (Federico Lacroze) hacia Belgrano y Saavedra. La otra línea seguía a San Martín y al interior de la Provincia. El tramo continúa en funcionamiento como parte del actual Ferrocarril General Urquiza.⁵

En Montevideo se tendió la primera línea por el Boulevard de los Orientales (Avenida 18 de Julio) y la Avenida 8 de Octubre, donde se congregaba el movimiento comercial y administrativo, entre la Plaza Independencia y la de Unión. Pertenecía al Ferrocarril a Sangre a la Unión inaugurado en 1868. Tres años más tarde se habilitaron el Tramvía del Este, que iba desde la Aduana hasta Punta Carretas, y el del Centro que vinculó el mismo punto, con la Ciudad Vieja, hasta el Hipódromo. En 1872 comenzaron a circular otras tres empresas. El Tramvía del Reducto que, desde la Aduana, brindaba servicios por la calle que daba origen a su nombre, hoy Avenida General San Martín. El Tramvía Pocitos-Buceo y Unión, ligaba la Plaza Saroldi (Avenida 18 de Julio y Avenida Rivera) con Pocitos y Buceo tras recorrer Rivera. Su trazado algo externo hizo que se le permitiera prolongar sus vías hacia el centro al cual llegó vía Colonia hasta Plaza Independencia. La tercera fue la perteneciente a la Sociedad Corrales de Abasto y Ferrocarril y Tranvía del Norte que transportaba pasajeros y la carne que venía desde el matadero de La Barra de Santa Lucía (pueblo Santiago Vázquez) para abastecer a la ciudad.

⁵ Cristian G. Werckenthien, *El transporte en Buenos Aires 1870-1880*, Buenos Aires, Asociación Amigos del Tranvía, 1981, p. 43-47 y 61-94.

También se estableció el Tramvía del Paso del Molino y Cerro, pero no hemos encontrado coincidencia en los testimonios sobre el momento preciso de su instalación. De sus estatutos de 1894 se desprende que se formó en 1870, pero todo hace pensar que habría comenzado a operar recién a fines de la década del '80. Su recorrido se efectuaba desde la Aduana (al comienzo sólo desde Andes y 18 de Julio) para seguir los ejes de Uruguay Rondeau - Agraciada, hasta el punto que le daba denominación para luego ser prolongado hasta el Cerro. Ya en época de su construcción debió enfrentar algunos problemas. Tuvieron que construirse 30 curvas para moderar la bajada y facilitar el ascenso por las cuestas empinadas que debían sortearse en corta extensión.⁶

En Asunción el servicio de tranvías fue inaugurado en 1872. Los coches de la Compañía de Tranvías de la Ciudad de Asunción partían del puerto para subir por Colón, Palma, Independencia Nacional, Libertad (Eligio Ayala) por la cual llegaban a la estación San Francisco (Central) del ferrocarril. Sin duda debe llamar a la atención que en este caso ni siquiera la tremenda coyuntura interna, fruto de la Guerra Grande o de la Triple Alianza (1865-70) dilatará la firma de la primera concesión el 1° de mayo de 1871. Vale decir, a poco de terminar la sangrienta contienda que diezmó por completo la generación joven del Paraguay. Pareciera, entonces, reafirmarse nuestra idea de que las variables subcontinentales, que respondían a la etapa de instalación de empresas y adquisición de materiales para la construcción y explotación de los sistemas del riel, se imponían con más fuerza que la problemática local.⁷

La pequeña empresa estaba subordinada al ferrocarril en lo técnico y logístico. Compartía la estación, en una de cuyas oficinas se había instalado su administración, y hasta los rieles habían sido suministrados por aquél.

La década del '80, dio principio a la primera expansión de las líneas que se habían instalado durante la anterior. En Santiago de Chile, el sistema cubría en los primeros años todo el centro y sólo algunas líneas se internaban en la periferia. Hacia 1883 los rieles comenzaron a adentrarse hacia áreas más alejadas. Por el este se llegó a Cajitas de Agua, al comienzo de la calle Providencia, para continuar dos años después otro kilómetro más adelante hasta la Casa de Huérfanos. Se sirvió desde entonces a importantes establecimientos como la Casa de la Buena Esperanza, el Seminario, la Casa Central de la Providencia, el Lazareto del Salvador, los Molinos del Carmen, y otros. Fue la primera línea que abandonó el radio definido por Vicuña Mackenna. Hacia el oeste se llegó al sector semirural de Barrancas (Pedahuel). El servicio no era apreciado por la población que continuamente se quejaba de la escasa frecuencia, la falta de higiene de los coches, la terquedad de los empresarios para atender reclamos, los descarrilamientos, una flota desvencijada y sus empleados al parecer algo impertinentes. Hacia 1890 había aproximadamente 200 vehículos arrastrados por unos 1000 caballos.⁸

En Río de Janeiro se planteó antes que en las demás la conveniencia de experimentar la

⁶ Ponciano S. Torrado, «El tranvía de nuestros mayores», *Suplemento El Día*, Montevideo, 17-XII-1967, p. 2-3; Tramvía al Paso del Molino y Cerro, *Estatutos de la Sociedad Anónima... modificados en las Asambleas Generales Extraordinarias de 3 de Enero de 1889 y 27 de Febrero de 1894*, Montevideo, Imp. y Lit. La Razón, 1894; Omar M. Gil Soja, *El transporte y el desarrollo de la Ciudad de Montevideo*, Montevideo, [Mimeo]

⁷ Josefina Pla, *Los británicos en el Paraguay: 1850-1870*, Asunción, Arte Nuevo, 1984, p. 87 y 152.

⁸ Patricio Gross, Armando de Ramón y Enrique Vial, *Imagen ambiental de Santiago: 1880-1930*, Santiago, Universidad Católica de Chile, 1985, p. 206.

tracción eléctrica. A mediados de 1887 se realizó el primer ensayo en ocasión de la Exposición de Ferrocarriles organizada por el Club de Ingeniería. Un segundo intento, a los pocos días, tuvo serios inconvenientes por lo cual el tema fue dejado de lado.

La Companhia de Villa Izabel, inaugurada en 1873, había tenido algunos problemas ya desde su origen. Estos se morigeraron, sin embargo, al incorporar dos empresas menores que incrementaron algo su tráfico. Se trataba de la Companhia Ferro Carril de Cachamby, concedida en 1878, y la Companhia Ferro Carril Villa Guarany formada en 1882. Ambas se habían inaugurado al año de existir. Estas adquisiciones sumadas a una prolongación hacia el barrio de São Christóvão, la transformaron en una empresa importante con 66 kilómetros de líneas por las cuales, en 1887, viajaron 5.389.457 pasajeros.

En Buenos Aires la red había adquirido una fisonomía destacada. El punto central de todo el tejido estaba señalado, como en realidad sucedía en todas las ciudades hispánicas desde su fundación, en el sitio de la Plaza Mayor (Plaza de Mayo). Buenos Aires no escapó a esta regla por lo cual indefectiblemente se debían tender las líneas hacia ella para no quedar marginadas de las corrientes de tráfico, alimentadas por la actividad administrativa, cultural, financiera y política. El flujo principal, que tenía a la Plaza como centro nodal emisor y receptor de pasajeros, se estructuró principalmente sobre los ejes que la vincularon con Constitución, La Recoleta, el Once, además de haber un único eje transversal, y que no la tocaba, entre Constitución y La Recoleta.

La década del '80 vio nacer varias empresas nuevas, como parte del vertiginoso progreso material en el cual se había embarcado la Argentina. En 1887 se instaló La Capital que unió la parte sud del centro con Flores, Floresta y el Matadero que fue habilitado en 1901 en Liniers. La Nueva y la Gran Nacional, organizadas en 1890, recorrían distintas zonas del centro y los barrios más cercanos. Hacia 1887 había una flota de 277 coches que circulaban por 150 kilómetros de líneas. Se cubría ya todo el centro y se llegaba a los pueblos de Belgrano, Flores, a la zona de Chacarita y los Corrales (Parque de los Patricios).

En Montevideo se inauguraban por entonces El Tramvía Oriental, que en principio trazó sus líneas al sur aunque con posterioridad también lo hizo hacia el norte con lo cual se convirtió en una empresa importante; El Tramvía Brasileiro, que apenas tuvo una sola línea que ni siquiera accedió al centro lo cual hizo que la comprara la Empresa del Paso del Molino, así como también se organizó el Tramvía Montevideano que resultaba ser fruto de otras concesiones que no se habían concretado y que correspondían a los abortados Tramvía Central Uruguayo y el Sud de Montevideo. La nómina de las primeras empresas culmina con la aparición del Tramvía Uruguayo hacia 1890. Se trataba de una empresa que sólo logró sobrevivir dos años y que había llegado a construir algunos tramos antes de ser absorbida.

Muy pocos cambios habían ocurrido en la década del '80 en la empresa de Asunción. En 1884 fue adquirida por don Francisco Morra quien la expandió. En ese mismo año se había firmado otra concesión con don Pacífico de Vargas y Sinforiano Alcorta para construir una línea entre el puerto y la Cancha Sociedad. Fue inaugurada en 1886 y extendida en 1890 hasta Trinidad.⁹

⁹ Juan Carlos Herken, *Ferrocarriles, conspiraciones y negocios en el Paraguay, 1910-1914*, Asunción, Arte Nuevo, 1984, p. 31.

2. LA ABSORCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS POR EL CAPITAL EXTRANJERO. ELECTRIFICACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN DE LAS REDES. 1890-1914.

Si bien los primeros emprendimientos respondieron mayoritariamente a pioneros y capitales locales, sus materiales e ingeniería había sido facilitada desde centros europeos o estadounidenses. En la medida en que se acrecentó y dinamizó la relación comercial entre las economías primarias exportadoras con los mercados de industrias manufactureras, la incorporación de mayor capital y tecnología se hizo más necesaria. Gran parte de los servicios ferroviarios, tranviarios y urbanos (gas, luz, obras de salubridad y teléfonos) pasaron o se organizaron con capitales foráneos. En primer término se destacó Gran Bretaña que, hacia 1891, había canalizado 167 millones de libras hacia Latinoamérica.¹⁰ La seguían Alemania, Estados Unidos y posteriormente Canadá. La etapa de experimentación técnica y práctica, establecida la rentabilidad de cada emprendimiento, había proporcionado la suficiente información financiera como para haber comprobado el éxito o su fracaso. Ya se habían sorteado los primeros obstáculos legislativos, costumbristas y urbanos en cada ámbito local. Se conocían cuáles eran las pautas particulares de cada región, cuáles los trazados más rentables y los puntos claves hacia donde debía encaminarse la futura expansión. Cubiertos los mayores costos en la etapa de instalación, con propietarios de un capital no demasiado elevado, las compañías estaban «maduras» como para ampliarse y necesitaban mayor capital. Ello sólo habría de ser posible con la reabsorción de las más débiles, su reorganización y electrificación.

Estas necesidades coincidieron con la *Weltpolitik* de la Europa del Imperialismo que basó sus fuerzas dominantes en el pueblo y la burguesía ascendente. La expansión de los capitales, el progreso material, el desarrollo de la libre empresa en concomitancia con un rol estatal limitado, el escudo ideológico pseudo-humanitario de Kipling por el cual era responsabilidad del hombre blanco europeo transmitir a los pueblos subdesarrollados las conquistas de su civilización -algo similar a la concepción del Destino Manifiesto estadounidense- y con lo cual se justificaron las inversiones y hasta el proceso colonial.

Según Hobson, la estructura plutocrática de la sociedad capitalista, en vista de que la demanda interior se ve frenada por los ingresos de la gran masa, mantenidos constantemente bajos, conduce crónicamente a una acumulación excesiva de capital por invertir. Por esa razón los capitalistas, para evitar el dilema del beneficio decreciente, se ven obligados a buscar lucrativas posibilidades de inversión en territorios ultramarinos, en vez de hacerlo en los mercados interiores demasiado limitados. De acuerdo con estas ideas, las capas superiores de los Estados Industriales europeos presionan al Estado con ayuda del chauvinismo popular previamente fomentado, para que éste cree, a través de intervenciones políticas, posibilidades de inversión para el propio capital y la propia economía en regiones ultramarinas subdesarrolladas.¹¹

La inmigración también jugó un papel importante en el proceso general que describimos. El asentamiento de estos sectores fueron decisivos en la incorporación de nuevas pautas que incorporaron a la forma de vida local y que habían sido consagradas por las burguesías de los países industrializados del Norte. Era gente más predispuesta a transformar las artesanías tradicionales

¹⁰ Alberto B. Martínez, *Annuaire Economique et financière de la République Argentine 1913*, Barcelona, Sopena, 1913, p. 155-156.

¹¹ Wolfgang J. Mommsen, *La Época del Imperialismo. Europa: 1885-1918*, Madrid, Siglo XXI, 1980, p. 12.

en industrias, a la incorporación de capital, a las innovaciones técnicas, al profesionalismo y sentido empresarial y a una concepción capitalista más acentuada.¹² Poco a poco se llegó a admirar antes al «enérgico sajón» que al «indígena indolente», con un criterio ciertamente determinista-positivista y racial- según las concepciones propiciadas por aquellos filósofos franceses entonces universalmente leídos, Taine y Renán, a los que siguieron Spencer y Darwin.

En Buenos Aires, a las empresas de capital nacional se habían sumado otras que eran británicas. De este origen eran las dos primeras líneas de tranvías complementarias al ferrocarril, el importante Tramway Ciudad de Buenos Aires y los Tramways Nacionales, que era una menor. A estas dos últimas, se había agregado desde 1876 la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina. Ya habíamos hecho referencia a sus primeras adquisiciones que la convirtieron en una empresa importante que competía con la otra destacada que era la Ciudad de Buenos Aires.

La crisis financiera de 1890 debilitó duramente los emprendimientos locales por lo cual varios debieron enajenar sus compañías en favor de otras más poderosas del exterior. En relación a nuestro tópico, la Gran Nacional pasó en 1892 a ser administrada desde Londres, el Tranvía a Belgrano se vendió al Tramway Buenos Aires y Belgrano en 1896, y en ese mismo año también La Capital pasó a ser controlada desde aquella ciudad. El Tramway Metropolitano, que desde 1894 había trazado sus líneas por la zona céntrica y los barrios más cercanos, pasó a ser controlado por capitales alemanes, cinco años después.

La década de 1890 había visto aparecer también nuevas empresas que, desde su origen, habían sido británicas; eran La Nueva (1890) y la Compañía de Tramways Eléctricos de Buenos Aires (1899).

La incorporación de los municipios de Flores y Belgrano al área capitalino, la descentralización poblacional, y el impacto inmigratorio, aumentaron considerablemente el volumen de tráfico. El centro fue cubierto prácticamente con líneas cada 2, 3 ó 4 cuadras por medio mientras que, en forma no tan densa, se llegó a Pacífico (Palermo), Saavedra, Caballito y Barracas. Hacia comienzos del siglo los rieles se internaron aún más por el primer anillo periférico. Todo esto había sido posibilitado por el cambio de tracción. En 1897 se había inaugurado el primer sector de ensayo en Palermo, que luego formó parte del Buenos Aires y Belgrano. Estaba ubicado sobre el Boulevard Las Heras entre Ministro Inglés (luego Canning, hoy Scalabrini Ortiz) y Plaza Italia. A fin de ese año se inauguró el primer tramo de La Capital hasta Flores. El Anglo-Argentino cambió entre 1902-4, el Metropolitano en 1904, la Gran Nacional y La Nueva en 1905 así como la Compañía Lacroze de Buenos Aires (sector céntrico del Tramway Rural) trabajó en ello entre 1906-8. Para entonces prácticamente se habían reconvertido todas. Se gozaba de 757 kilómetros de vías sobre las cuales circulaban 2594 coches que transportaron, en ese último año, 255.073.896 pasajeros. Las perspectivas y posibilidades de expansión resultaban interesantes para los potenciales inversores.

Un paso sin duda importante en la absorción sucesiva fue la incorporación del Ciudad de Buenos Aires a manos a manos del Anglo-Argentino en 1905. Ello la llevó a dominar el sistema. Cuando este último pasó a ser administrado por la Compagnie Générale de Tramways de Buenos

¹² Jorge E. Hardoy, *Las ciudades de América Latina*, Buenos Aires. Paidós, 1972, p. 135.

Ayres Société Anonyme, constituida en Bruselas el 21 de marzo de 1907, y que a su vez formaba parte de un *pool* controlado por la Société Financière de Transports et D'Enterprises Industrielles (SOFINA) adquirió tal respaldo que pudo acometer una serie de importantes adquisiciones. La empresa cubría firmas establecidas en Alemania, Argelia, Bélgica, Canadá, España, Francia, Gran Bretaña, Italia, México y Turquía. En Argentina también le perteneció la Compañía Hispano Americana de Electricidad (CHADE). En 1908 incorporó el Buenos Aires y Belgrano, los Eléctricos de Buenos Aires, y la Belga-Argentina, la cual se había instalado el año anterior. En 1909 hizo lo propio con el Metropolitano, la Gran Nacional, La Nueva y La Capital. La gran empresa resultante controló desde entonces el 85% del tráfico de la ciudad. Sólo compartían el ámbito capitalino otras tres: el Lacroze (13%), el Puerto y Ciudad de Buenos Aires (1,4%), surgido entonces, y los Eléctricos del Sud (0,4%), inaugurado en 1907. Los dos últimos, así como el Buenos Aires y Quilmes (0,2%), sólo recorrían calles laterales al puerto tomándolas como salida hacia la Provincia de Buenos Aires, por el sur, tras cruzar el Riachuelo.

En Montevideo se instaló en 1896 la Sociedad Comercial de Montevideo, filial local de The Montevideo United Tramways de Londres que, a su vez, formaba parte del consorcio internacional Atlas. Casi simultáneamente se organizó La Transatlántica que pertenecía a la Übersee Elektrizitäts Gesellschaft de Hamburgo, filial de la Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG). La primera adquirió las empresas del Este, Pocitos-Buceo y Unión, del Reducto, el Uruguayo y, en 1906, el Unión y Maroñas. Las nuevas concesiones autorizaron los cambios de tracción y fijaron nuevas obligaciones respecto de prolongaciones de líneas como forma de llevar el progreso a distintas zonas de la ciudad. El cambio de tracción se encaró entre los años 1906-10. En ese año ya sólo quedaba el Ferrocarril y Tranvía del Norte, que era del Estado, con tracción animal la que mantendría hasta la finalización de sus servicios en 1925.

La segunda se estructuró sobre la base del Tranvía Paso del Molino y Cerro, y el Tranvía Oriental. Las obras de electrificación comenzaron en 1907. Las dos nuevas empresas extranjeras servían prácticamente las mismas zonas de la ciudad aun cuando gozaron de calles exclusivas. Partían de la Ciudad Vieja hacia el Parque Urbano y la Playa Ramírez, donde había una leve preeminencia de La Comercial; como también hacia El Prado, al norte, donde había una leve preeminencia de La Transatlántica. Sus entrecruzamientos y competencia, a la larga ruinosa, no habría de permitir que perduraran ambas. En 1927 La Comercial terminó por imponerse con la adquisición de su rival. Todo el sistema se unificó algunos años después.¹³

En Asunción, las empresas establecidas hacia 1890 que eran la Compañía de Tranvías de la Ciudad de Asunción y la concedida a Pacífico de Vargas y Sinforiano Alcorta, fueron adquiridas por Mr. Campbell P. Oglivie, empresario británico quien, por contrato del 15 de noviembre de ese mismo año, también había obtenido una concesión propia para tender una línea hacia San Lorenzo. Así se organizó la Villa Morra Tranway Company que habría de monopolizar los servicios. El tramo a San Lorenzo se habilitó en 1892.¹⁴

En 1909 la empresa tranviaria fue adquirida por el Paraguay Central Railway. Tampoco aquí

¹³ Omar M. Gil Soja, *ob. cit.* [Mimeo].

¹⁴ *ibidem* cita 9 y *La Democracia*, Asunción, I-VIII-1892.

se escapaba de la estructura típica, pues se fusionaba con el único sistema con el que era dable hacerlo, ya que no había otras compañías tranviarias establecidas en la ciudad. El ferrocarril conformaba una de las empresas más importantes del país. En 1864, tenía construídos 72 kilómetros de línea. En 1889 había sido adquirido por una empresa británica, por lo cual su denominación se tradujo como figura precedentemente. Su trocha había sido transformada de 1,66 a 1,44 metros para empalmar en Encarnación, límite argentino, con la red de este último país para luego atravesar toda la Mesopotamia y acceder, mediante otro cruce por Ferry, a Zárate desde donde entraba a Buenos Aires. Los servicios fueron inaugurados en 1913. La adquisición sólo fue posible porque el ferrocarril había sido absorbido, a su vez, por el sindicato de Mr. Percival Farquhar, cuando parte del paquete accionario fue enajenado por sus poseedores argentinos. El poderoso Sindicato era propietario de empresas férreas de Bolivia, Argentina y Brasil, siendo uno de sus objetivos vincular toda la región bajo un mismo sistema e incluso construir una línea transcontinental desde Canadá hasta el Cabo de Hornos.

La electrificación enfrentó a grupos rivales. Por un lado al señor Juan Carosio, gerente de la Compañía Industrial de Electricidad del Río de la Plata -de Buenos Aires- quien en esta ciudad había fundado la Compañía Italo Argentina de Electricidad (CIAE). Por el otro, al Paraguay Central Railway. Pese a que se firmó la concesión en 1910 con el primero, el Sindicato obtuvo finalmente la concesión a su favor, lo cual dio nacimiento a la Asunción Tranway, Light & Power Co., que se registró en Londres en forma conjunta con el Ferrocarril. El servicio eléctrico se inauguró en 1913.¹⁵

En Santiago de Chile irrumpió el tema eléctrico cuando Santiago A. Ossa solicitó en 1894 la autorización para erigir una planta de fuerza motriz que aprovechara la caída de agua del Cajón del Maipo. Ello posibilitaría generar la corriente necesaria para el cambio de tracción tranviaria. La propuesta se hizo cuando estaba por vencer la concesión de la Empresa del Ferrocarril Urbano de Santiago.¹⁶ Un dictamen de Diputados concluyó, sin embargo, que la caída de agua era insuficiente para su aplicación tan extendida. Ossa recurrió entonces a especialistas de la Westinghouse Electric Co., quienes concluyeron en forma positiva. Todo se complicó también porque en 1891 la ciudad había sido dividida en seis comunas por lo que era necesario realizar gestiones simultáneamente ante distintas autoridades. Finalmente la autorización en favor de Ossa prosperó. En 1896 transfirió la concesión en favor de la empresa Delliayn y Alfred Parish, de Londres, procediendo del mismo modo con otra otorgada por las municipalidades de Santiago y Victoria, por las cuales se lo autorizaba a construir un ferrocarril eléctrico en los Bajos de Mena (donde se instalaría la usina) hasta el Mercado Central, con un ramal a San Bernardo. Todo se había concentrado. Se organizaba así la Chilian Electric Tramway & Light Co. Ltd. Estaba inscripta en Londres y sus acciones estaban en poder de británicos, alemanes y chilenos. Esta empresa reorganizó los servicios y las líneas, se mejoraron las frecuencias y se renovó el material. El proceso de electrificación se extendió de 1897 a 1900. Para entonces operaban unos 56 coches por 43 kilómetros de vías, subsistiendo aún 143 de tracción animal. Se había cambiado también la trocha que pasó

¹⁵ Juan Carlos Herken, *ob. cit.*, p. 19-86.

¹⁶ Santiago A. Ossa, *Memorandum sobre el Ferrocarril i uso de la fuerza motriz transportada a grandes distancias*, Santiago, Imp. Roma, 1894, p. 3-4.

a ser la normal europea: 1,44 metros.¹⁷

Otras líneas menores pasaron con el tiempo a la Chilian. Por un lado el Ferrocarril de San Miguel, inaugurado en 1901 y que, por concesión de 1905, fue prolongado hasta San Bernardo cambiando entonces su denominación por Ferrocarril Eléctrico de Santiago á San Bernardo. Sus coches transitaban vías propias o de la Chilian en forma indistinta; recién en 1911 accedió con vía propia al centro y en 1925 integró también formalmente la Chilian, aunque su administración se mantuvo autónoma.

En 1902 la Chilian incorporó la Línea de Santiago a Nuñoa que sólo tenía 10 coches. Otras menores eran la Línea de Santiago a San Eujenio, con sólo dos coches y de trocha industrial la cual había sido establecida en 1895, el Tranvía de Pedro de Valdivia fundado en 1897 y de trocha métrica a lo largo de 7 kilómetros, los Tranvías de Manuel Montt establecidos en 1900 pero de sólo 3 kilómetros de extensión, y los Tranvías de Santiago al Resbalón establecidos en 1903 y de sólo 7 kilómetros de extensión. Los Tranvías de Santiago a Barrancas se instalaron en 1904; gozaban de trocha normal y 8 kilómetros de extensión. También estaban los Tranvías del Llano Subercaseaux, de los cuales no tenemos más información.

La Chilian, que congregó inversores germanos, británicos y chilenos, pasó al control de los primeros en 1906 hasta que, como consecuencia del Tratado de Versalles de 1919, se impuso el control británico. En este último pacto se había establecido que el gobierno británico podría disponer de empresas en las que había invertido para ofrecerlas en subastas públicas, por la creciente demanda de capital. La empresa fue adquirida por la firma S. Pearson & Sons Ltd., que también adquirió a la Compañía Nacional de Electricidad, de capital norteamericano y chileno. Se originaba así la Compañía Chilena de Electricidad. La empresa tranviaria se estructuró como una subsidiaria suya denominándose Compañía de Tracción & Alumbrado de Santiago.

En Río de Janeiro se realizaron nuevos ensayos eléctricos pese al fracaso de los primeros intentos en 1887. En 1892 se inauguró el primer sector definitivo por la sinuosa línea de Flamengo, que fue la pionera de América del Sur. Al año, la empresa Jardim Botânico tenía 60 kilómetros de vías. Convino entonces un empréstito para llevar adelante un ambicioso plan de conversión de todo el sistema. El material fue provisto por la General Electric, sistema Thomson Houston, de los Estados Unidos. A cambio de una serie de obras se le concedió una prórroga en su concesión hasta el 31 de diciembre de 1960. En 1910 firmó un convenio con la Light por el cual esta última debía proveer de energía eléctrica para sus líneas e iluminación. Esta situación hizo que se perdiera el control sobre la empresa, que hasta dependió de un mismo gerente para las cuestiones administrativas.

La Companhia de Villa Izabel tuvo también algunos problemas financieros por lo cual pasó a ser administrada por su acreedor que era el Banco da República do Brasil. Este unificó la administración de sus tres sectores y, en 1899, enajenó la empresa a la Brasilianische Elektrizitäts Gesellschaft, de origen alemán. Se comenzó entonces la electrificación. Tampoco esta empresa pudo sustraerse de la presión que ejerció la Light para administrar todo el sistema tranviario de la ciudad.

¹⁷ Chile. Oficina Central de Estadística. Santiago. *Sinopsis estadística y geográfica de la República de Chile*, Santiago, 1900, p. 156.

La Estrada de Ferro do Corcovado merece un apartado especial. Había sido concedida en 1882 e inaugurada dos años más tarde. Se trataba de un tranvía a vapor o ferrocarril de trocha métrica y a cremallera que comunicaba -y aún lo hace- Cosme Velho con el sitio donde en 1931 se alzó el majestuoso monumento al Cristo Redentor. Ante la falta de seguridad sus servicios fueron interrumpidos en 1902. Al año entró en liquidación. En 1906 lo reflató la Light recuperándolo para el servicio. Desde 1909 utiliza la tracción eléctrica.

La Companhia Ferro Carril Carioca procedió a electrificar también su sistema y a prolongar su línea desde el morro de Santa Teresa hasta el de Santo Antonio, para lo cual se utilizaron los Arcos da Carioca que eran de un antiguo acueducto construido por el conde de Bobadela a mediados del siglo XVIII y que ya se había desactivado de su función específica de aprovisionamiento. Ambos logros se concretaron en 1896. El material eléctrico había sido provisto por la General Electric Company y los coches por la Saint Louis Car Company, de los Estados Unidos. El antiguo Plano Inclinado se utilizó hasta 1900 y, reconvertido, sirvió entre 1906-26 para ser luego definitivamente clausurado. También pasó a la Light.¹⁸

La Light se había formado en Canadá en 1904. Un año después se había autorizado su operación en el país. Monopolizó primero los servicios tranviarios de São Paulo. Luego formó la Río de Janeiro Tramway, Light & Power Co. Ltd. que, mediante transferencias sucesivas de diversos testafieros y nuevas adquisiciones, logró imponerse por sobre toda competencia en el rubro de los tranvías locales. Desplazó incluso a la empresa alemana no sólo en esta actividad si no también en la administración telefónica. Incorporó la Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, la Companhia Ferro Carril Jardim Botânico, la Companhia Ferro Carril São Christóvão, la Companhia Ferro Carril Carioca, la Carris Urbanos, la Estrada de Ferro do Corcovado, así como la línea algo externa de la Companhia Ferro Carril Jacarépaguá. Con el tiempo se constituyó un sólido *pool* que no sólo tuvo influencia en lo estrictamente empresarial si no también en el campo político, donde para obtener ciertas ventajas adicionales incluso llegó a imponerse con representantes en las asambleas constituyentes (1934 y 1946). Su influencia quedó mediatizada recién al constituirse Electrobrás, en época posterior.

El contrato de incorporación de casi todas se firmó en 1907, y el de la última en 1911. La integración de la red se logró recién en 1916. En 1928 incorporó también la Linha Circular Suburbana de Tramways, de recorrido periférico. La electrificación de esta última significó la conversión total del sistema local.

3. DEL CICLO DEL RIEL AL CICLO DEL AUTOMOTOR, COMO PARTE DEL NUEVO ESQUEMA INTERNACIONAL. 1914-45.

Las tres décadas precedentes habían signado un papel significativo y preeminente a Gran Bretaña en el comercio vinculado a América Latina. El dinamismo inusual de las exportaciones había servido como lazo de distintos órdenes, consecuencia del cual, se había producido un progreso sin precedentes en las comunicaciones por riel en lo intraurbano y nacional.

¹⁸ Waldemar Corrêa Stiel. *História do Transporte Urbano no Brasil*. Brasília, Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, 1984, p. 328-331.

Pero el realineamiento de las fuerzas productivas de Occidente, tras las mutaciones impuestas por la Primera Guerra Mundial, elevaron la participación activa de los Estados Unidos en el comercio con Iberoamérica mientras declinaba el papel de Gran Bretaña que cedía cada vez más su espacio antes hegemónico. La gran depresión en que se sumió Europa en la segunda mitad de la década del '20, como consecuencia de la superproducción en un marco económico desequilibrado, por el retroceso productivo de la industria textil y del carbón mineral, al tiempo que se saturaba el mercado agrícola, llevó a la crisis generalizada del Viejo Mundo y los Estados Unidos. Estos supieron, sin embargo, apuntalar su posición comercial en América. Mientras en 1929 su volumen comercial había aumentado al 39%, el de Gran Bretaña bajaba al 15%.

El enfrentamiento comercial estaba representado por la provisión de textiles, artículos de consumo y *material ferroviario*, por parte de Gran Bretaña, mientras que los Estados Unidos se especializaban en proveer maquinaria -principalmente agrícola-, productos eléctricos y *automotores*. Lo que en apariencia se mostraba como una complementación, configuraba en realidad una competencia. Las políticas a aplicar habrían de variar en consecuencia. El comienzo de la sustitución de importaciones, que habría de requerir la incorporación de maquinarias y productos intermedios, favorecía a los Estados Unidos que estaban en condiciones de suministrar esos requerimientos a Latinoamérica. A Gran Bretaña le convenía, sin embargo, retrasar esa industrialización incipiente por competir con sus propios productos. El riel, en este contexto, también debió ceder ante la nueva posición que adquiría el automotor. No faltaron interpretaciones criollas en favor de este último opuestas al «riel extranjerizante», sin advertir que se trataba sólo de un cambio de esferas entre el centro y la periferia. Iberoamérica debía convertirse necesariamente, según los Estados Unidos, en el mercado de su industria automotriz. Poco a poco se instalaron filiales de Good Year, Firestone y General Motors, entre otras también importantes.

En Montevideo La Comercial había adquirido, en 1927, a la Transatlántica. Se trataba de una nueva unificación y racionalización que se había hecho necesaria debido a la aparición desenfadada del automotor. Este último había surgido de hecho, sin marco jurídico alguno, en abierta competencia con las empresas tranviarias establecidas, y con apoyo del Estado que debía implementar su política en relación a las líneas macroeconómicas descriptas precedentemente. Recién en 1936 se formó la Cooperativa Central de autobuses, reconocida por las autoridades, que era producto de la fusión de empresas menores. Dos años después se volvieron a fusionar otras conformando la Cooperativa Uruguaya de Transportes Colectivos Sociedad Anónima (CUTCSA), que aún subsiste y monopoliza el transporte urbano local.

Las mejoras sociales, el trabajo regulado en 8 horas, el descanso dominical obligatorio, las jubilaciones y pensiones, la desprotección estatal en beneficio del competidor, hicieron que las empresas tranviarias quedaran descolocadas en sus previsiones contractuales que se habían fijado varias décadas atrás. El autotransporte no era controlado en sus servicios, no había pavimentado, no pagaba impuestos ni cargas sociales, etc. La Segunda Guerra Mundial motivó la ausencia de repuestos por lo cual no se pudo mantener adecuadamente el sistema. Todo ello motivó que éste se precipitara.

Gran Bretaña aparecía como deudora del Uruguay por sus compras en carne y granos. Para

saldar dicho desequilibrio se propuso estatizar los servicios que aquélla administraba. La «nacionalización», acompañada por una marcada corriente xenófoba y nacionalista como también de una demagogia oportunista, hizo que las aguas corrientes, ferrocarriles y tranvías pasaran a manos del Estado. Este último formó entonces la Administración Municipal de Transportes Colectivos de Montevideo (AMDET).

En Santiago de Chile habíamos hecho referencia a que la Compañía Chilena de Electricidad administraba la Compañía de Tracción y Alumbrado de Santiago (que desde 1925 se condujo en forma autónoma) así como desde ese mismo año pasó a su órbita el Ferrocarril Eléctrico de Santiago a San Bernardo (también administrado en forma autónoma). Como en 1933 se desprendió de la compañía tranviaria el servicio de alumbrado -que pasó a la matriz eléctrica- la empresa pasó a denominarse Compañía de Tracción de Santiago.

Aquí también se pensó en la estatización por las mismas razones. Ya en mayo de 1941 las autoridades habían intervenido la administración para evaluar si la empresa estaba en condiciones de pagar mayores sueldos o no, tras un prolongado conflicto laboral. Finalmente cuatro años después, fue creada la Empresa Nacional de Transporte Colectivo Sociedad Anónima (E.N.T.).

En Asunción, el *trust* Farquhar entró en decadencia por haber crecido desproporcionadamente. La interdependencia de sus empresas hacía que los problemas en una, repercutieran inmediatamente en las demás. El comienzo de la Primera Guerra Mundial complicó aún más su situación. El colapso de los precios del café y del caucho del Brasil, y la declaración de cesación de pagos de los países latinoamericanos, produjo no sólo el derrumbe de la economía brasileña sino el de la Brazilian Railway Co. y de las 38 empresas que controlaba este *trust*. Todo se precipitó en cadena.

Los tranvías de Asunción, que también le pertenecían, habían entrado en una situación financiera delicada por la inversión efectuada para el cambio de tracción. El hecho de no poder saldar sus deudas motivó la intervención de la banca acreedora, Speyer & Bros. Los activos fueron entonces nuevamente adquiridos por el señor Juan Carosio, quien había sido desplazado anteriormente y que había vendido al *trust* Farquhar sus derechos en 1913. Nació así una nueva empresa, Compañía Americana de Luz y Tracción (CALT), que estaba conformada por capitales suizo-argentinos pero que, en realidad, era una subsidiaria de la Compañía Italo-Argentina de Electricidad (CIAE). La transferencia se realizó en 1918. El sistema funcionó bien desde entonces; con frecuencias aceptables, disciplina de trabajo, y una flota que respondía a las exigencias de tráfico locales.

Pero el Paraguay no podía quedar ajeno del todo a la política subcontinental que favorecía el papel del automotor. De los 50 coches originales, en 1948, quedaban sólo 22. Seguidamente se paralizaron líneas y no se renovó el material. La División Tranviaria, como era lógico, comenzó a dar pérdidas por lo cual la CALT trató de transferirla gratuitamente a la Municipalidad. Esta no aceptó pero creó la Sociedad Anónima Paraguaya de Transporte (SAPT), que tuvo por objeto debilitar el servicio ya enclenque. El paso siguiente era típico y sólo formal. Tras un conflicto laboral, la Asociación Tranviaria solicitó un aumento salarial. El Estado intervino entonces para investigar si la empresa estaba realmente en condiciones de otorgarlo o no. En 1948 se pasó a la

administración conjunta y en agosto se llega a la estatización. Los servicios pasaron entonces a la órbita del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), siendo incorporados a la Administración Nacional de Electricidad (ANDE).

En Río de Janeiro, desde 1937, la Light había cambiado su denominación traducida al portugués, como si con ello pudiera mitigar el ansia nacionalista que habría de embatir también contra ella. Desde entonces se dio a conocer como Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro Ltda. En 1943 firmó un entendimiento con las autoridades para fijar las bases organizativas de los últimos años de explotación. También aquí se presentaban los mismos problemas que en el resto del Subcontinente. El autobús se había introducido en 1917 y, desde 1945, había bajado considerablemente la rentabilidad de los servicios tranviarios, según cálculos de la empresa. Al vencer la concesión del sector de la ex Companhia do Jardim Botânico, que pertenecía a la Light, el 31 de diciembre de 1960, fue entregada al Estado. Para su administración se creó la Junta de Administración Provisoria dos Serviços de Bonde da Zona Sul. También aquí se trataba de un organismo que debía proceder al desmantelamiento del sistema. La baja de las frecuencias, mientras se producía el aumento del 50% de la población, sumado al desarrollo del automotor y de los trolleybuses, marcaban las líneas de fuerza que venimos analizando en todos los países.

La Light podía administrar el resto hasta 1970; pero el Estado propició que abandonara la escena en 1963. La empresa aceptó y sólo quedó administrando el tramo del Corcovado. La indemnización que se le fijó sirvió para que el Estado comprara 300 ómnibus Mercedes Benz. Ya en manos del Estado, los tranvías de la zona norte y del morro de Santa Teresa, pasaron a ser administrados por la Companhia de Transportes Colectivos (CTC). El paso formal que se desarrollaba en todo el área también se había efectivizado aquí.¹⁹

En La Paz, los tranvías eléctricos se inauguraron en 1909. La altitud y las pronunciadas pendientes no habían permitido la instalación de la tracción animal. El primer servicio recorría el eje principal de El Prado (Avenidas Mariscal Santa Cruz y 16 de Julio) hasta el barrio de San Jorge. Luego se prolongó hasta la Villa de Obrajes.

El primer paso consistió en determinar quien habría de aprovisionar de energía eléctrica a la ciudad. En 1905 se firmó un contrato con la compañía francesa The Bolivian Rubber General Enterprise. Esta empresa había comenzado su actividad en el país con la explotación de los gomales en Yungas unos dos años antes. Tras colocar en servicio la línea tranviaria referida, se trazaron otros ramales hacia barrios cercanos. Se llegó a Miraflores, donde estaba el Hospital General, a Sopocachi donde había un paseo con mirador, y un ramal secundario conducía al Cementerio. Todas eran de vía sencilla lo que hacía necesario que los coches se esperaran mutuamente para efectuar el cruzamiento con los que venían en sentido inverso. La empresa de los Tranvías de La Paz llegó a gozar de una flota de 40 coches aproximadamente hacia 1925. El servicio cesaba alrededor de las 20 horas.

Las deudas municipales agravaron la situación de la empresa que tuvo que entrar en liquidación. Fue transferida a la Bolivian Power Company. El nuevo contrato se firmó recién cinco años

¹⁹ Brasil. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. *O bonde na paisagem carioca*, Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1984, p.7.

después pasando todas las concesiones parciales a fundirse en una sola. Pese a los años la red había quedado estática. Y así se llegó, como en el resto de los países, a la competencia del automotor. Ya en 1948 había 9 líneas de ómnibus con alrededor de 300 unidades en servicio. La batalla final habría de desenvolverse a partir del 31 de diciembre de 1950, cuando finalizó la concesión tranviaria.

A la empresa no le interesaba continuar la explotación porque la provisión de energía eléctrica para iluminación resultaba más lucrativa. Las instalaciones pasarían sin indemnización alguna a la Municipalidad. La empresa se comprometió a suministrar corriente a su sucesora como también lo haría en caso de que se incorporaran trolleybuses, como en un principio se había planteado. El desmantelamiento se llevó a la práctica en primer lugar aumentando las tarifas, lo cual generó un repudio general *al sistema*. La primera clase pasó de 50 centavos a 3 bolivianos y la segunda de 30 a 2. En diciembre de 1950 el servicio pasó a la Municipalidad, la cual no estaba capacitada para recibirlos. Las instituciones intermedias clamaron por la reapertura de líneas dado que las tarifas de ómnibus eran muy superiores a las de los tranvías. Sólo se logró, como resultado, la prórroga en la convocatoria para la explotación de trolleybuses hasta el 2 de abril de 1951. Pero nadie se presentó.

La Bolivian Power Company se había desembarazado de los tranvías y sólo habría de continuar con el servicio eléctrico para lo cual se formó la Compañía Boliviana de Energía Eléctrica (COBEE) que aún subsiste. El transporte automotor local pasó a ser administrado por la Empresa Municipal de Transporte Automotor (EMTA) de la cual quedan algunas líneas aún. Si bien los tranvías, en este caso, no pasaron al Estado sino que se clausuraron, la estatización pasó aquí por el tema del propio automotor.²⁰

El caso de la Argentina era especial. El nexo bilateral anglo-argentino la había incorporado en la práctica como parte de su «Imperio Informal». Es por ello que se presentaron serias fuerzas de resistencia a la mutación de influencias comerciales que propiciaban el reemplazo de Gran Bretaña por los Estados Unidos. El esquema del «sistema triangular», muy dinámico en especial tras la Primera Guerra Mundial, continuó pese a todo con la primacía de las exportaciones agropecuarias desde la Argentina hacia Londres mientras que se importaban algunas manufacturas desde los Estados Unidos. El desequilibrio comercial incidió también en las relaciones políticas.

Es que los Estados Unidos no estaban aún en condiciones de reemplazar totalmente al bilateralismo británico, por continuar produciendo en parte los rubros que exportaba la Argentina. Pero las importaciones manufacturadas norteamericanas no guardaron relación con las exportaciones argentinas que seguían el rumbo unidireccional hacia Gran Bretaña. La presencia estadounidense se hizo más activa en todo el Subcontinente, pero aparecía mediatizada aún en este país del sur.

La amenaza proteccionista implementada por Gran Bretaña a partir del Tratado de Ottawa de 1932, cuyo objetivo primordial consistió en obtener una serie de concesiones imperiales, fue uno de los reflejos de la alarma que cundió por la intromisión de los Estados Unidos. En el seno de

²⁰ Compañía Boliviana de Energía Eléctrica -Bolivian Power- (COBEE), *Archivo del Departamento Legal*. La Paz.

algunas empresas inglesas instaladas en la Argentina se introdujeron cambios estatutarios con la intención de que los accionistas que no gozaran de la ciudadanía anglo-argentina no pudieran controlarlas. Pero la dirigencia argentina no podía tolerar quedar marginada del nuevo sistema por lo cual convino, según el Pacto Roca-Runciman (1933), que Gran Bretaña se comprometiese a no reducir la cuota de sus importaciones a cambio de que se le brindara un «trato benévolo» a sus empresas establecidas en la Argentina. En principio se brindó apoyo al riel y se declaró a los automotores «mercaderías no indispensables».

Pero la política del presidente Agustín P. Justo fue algo más complicada, por deber pilotear entre los dos frentes. Por un lado creó Vialidad Nacional (1932) con lo cual se concibió un vasto plan de construcción de rutas y, por el otro, se creaba la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) en 1936. Esta última empresa formaba parte de una idea integral de «Coordinación Nacional de los Transportes», que pretendió subordinar el tráfico carretero y fluvial al riel, a nivel nacional. Se mantenían así los sólidos vínculos con Gran Bretaña a través del trato preferencial estipulado.

El vencimiento de tres años del Tratado Roca-Runciman, hacía necesario dar un paso concreto para revitalizar la confiabilidad británica a fin de que se prolongara. En 1939 entró en acción la CTCBA. Se trataba de una empresa mixta, controlada por el capital británico y del Estado argentino, que integró a todos los medios de transporte hasta entonces competidores (ómnibuses, colectivos, subterráneos y tranvías) en el nivel local. Todos los vehículos fueron confiscados y a sus propietarios se le entregaron acciones en proporción. Como la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina tenía mayoría pasó a dominar todo el sistema. Se arribaba así al «trato benévolo», pero se iba en sentido opuesto a la política macroeconómica del Subcontinente.

4. EL TRANSPORTE EN MANOS DEL ESTADO OMNIPRESENTE. 1945-1960.

Concluida la Segunda Guerra Mundial, Europa aparecía totalmente devastada y Latinoamérica se había convertido en su acreedora por exportaciones no saldadas. El excedente se iba acumulando y las industrias del Viejo Mundo no se recobraron tan rápido como en un principio se había esperado. El desequilibrio se compensó entonces mediante la estatización de las empresas de servicios públicos. Nuevamente la situación externa de Iberoamérica con Europa y los Estados Unidos, marcaba una etapa en el transporte urbano general.

La solución económica se complementó con líneas políticas internas xenófobas y nacionalistas, alineadas con las Fuerzas Armadas, que en realidad aparecían como coletazos finales -y extemporáneos- de los ideales de las dictaduras vencidas del viejo Mundo, aunque siempre con un sello local. Estaban apuntaladas, aunque parezca contradictorio, por el Pentágono, como parte del escudo anticomunista al comienzo de la Guerra Fría. En Latinoamérica revivían entonces algunas manifestaciones propias de épocas que la opinión internacional había creído liquidadas con la victoria democrática Aliada.

Con estos componentes políticos, y una saludable posición económica, se conformó un Estado Omnipresente que avasalló cuanto pudo en función de intereses particulares y sectoriales. El

discurso que sutilmente se refería a «nacionalizaciones» más que «estatizaciones», sólo era parte de la homogeneidad que todo lo teñía y devoraba. La población recogió positivamente el mensaje por cuanto los servicios brindados hasta entonces eran pésimos, cosa que se había deteriorado aún más como consecuencia de la falta de repuestos y por ende de mantenimiento, como también, por la ausencia de inversiones debido a la Guerra.

En 1947 se estatizaron los ferrocarriles en el Uruguay mientras que, en la capital, se creaba AMDET que tomó a su cargo los tranvías y ómnibuses. Con el tiempo comenzaron los problemas por lo heterogéneo del parque vehicular y por su anárquica administración. El objetivo final era llegar a la liquidación del sistema tranviario. De pronto se advirtió que la circulación de los tranvías «molestaba» al tránsito. Por supuesto no se pensó en modernizar su tecnología y trazados, sino enfatizar los aspectos negativos del sistema. Los trolebuses resultaron sólo una bisagra que sirvió de pantalla distractora mientras se concretaba el objetivo general. La oposición a la supresión de los servicios se morigeró con la explicación de que serían reemplazados por líneas de estos últimos. En 1956 dejaron de funcionar los tranvías en Montevideo. Sólo continuó cinco meses más, hasta el 14 de abril de 1957, el que corría hasta La Barra de Santa Lucía, por razones técnicas.

Pero la AMDET no era eficiente, por lo cual se ideó su desmunicipalización. El transporte automotor sobrevivió mediante la formación de cooperativas que creó su personal. En 1974 se originó COTSUR, luego surgió RAINCOOP y finalmente UCOT. Con los trolebuses se constituyó COOPTROL, cuya concesión se firmó en 1975. Sobrevivió hasta enero de 1992, cuando se suprimieron también las cuatro líneas que aún recorrían hasta entonces la ciudad.²¹

En Santiago de Chile, se había formado la ENT en 1945. Acto seguido se abrió la libre importación de autobuses y trolebuses. Ya al año de vida la empresa adquirió una partida de autobuses de fabricación norteamericana de las marcas Twinn White y Reo, y arribaron los primeros trolebuses Brill también de ese origen. Estos últimos fueron inaugurados en julio de 1947 y habilitados el 31 de octubre. Tras una reorganización y renovación, la empresa fue enmarcada en la nueva estructura del Estado por decreto con fuerza de ley del 2 de mayo de 1953 con la denominación Empresa de Transporte Colectivo del Estado (ETC). Para entonces los servicios tranviarios habían entrado en franca decadencia por lo cual sólo eran utilizados por el 11% de los pasajeros. Sólo el 8% viajaba en sus trolebuses y el 5% en ómnibus. El 76% restante lo hacía en la locomoción colectiva particular. La conclusión es simple. En 1961 dejaron de prestar servicios los tranvías. La empresa continuó administrando el automotor. En base a la nueva política de privatizaciones encaradas por el gobierno en 1981, se privatizó también este sector con lo cual quedó liquidado el patrimonio de la ETC.

Hacia 1963 había en Río de Janeiro dos empresas estatales: la Junta de Administração Provisoria dos Serviços de Bonde da Zona Sul, que tomó a su cargo las líneas de la antigua empresa do Jardim Botânico, y la CTC, que englobaba las líneas de la Light así como el bondinho de Santa Teresa. La Estrada de Ferro do Corcobado era aún administrada por la Light. El 21 de mayo de 1963 la Junta desactivó todas sus líneas. Su papel había sido cumplido con éxito. Al

²¹ Junta de Vecinos de Montevideo, *Proceso de desmunicipalización de la AMDET*, Montevideo, s.e., 1975.

mismo tiempo se inauguraron efímeras líneas de trolebuses.

Entre 1965-67 fueron desactivadas en forma progresiva las líneas de la zona norte. La última circuló en enero de 1968, con lo cual quedaba liquidado el patrimonio de la CTC. La línea al morro de Santa Teresa fue mantenida sólo por la tenaz oposición de los moradores de aquel barrio que procedieron a defender sin pausa su preciado medio de locomoción. Esta línea y la que accede al Corcovado son las únicas que subsisten en la actualidad.

En Buenos Aires se había conformado la CTCBA. Nacida en plena guerra, se había hecho sentir la falta de repuestos, herramientas e insumos, lo cual resintió sus servicios considerablemente. La garantía asegurada del 7% sobre el capital había desalentado toda nueva inversión. La política paternalista y demagógica, que repartió en vez de consolidar, agravó aún más la situación. Todo precipitó el derrumbe final. El Estado, entonces con recursos, se vio obligado a intervenir apuntalando la empresa con cuantiosas sumas. Siendo ya propietario de la mayor parte del patrimonio, la tomó a su cargo en 1949. Un año antes se habían estatizado los ferrocarriles. En junio de 1948 se habían incorporado a la CTCBA los trolebuses, con idénticos fines que en las demás ciudades que hemos analizado.²²

Totalmente estatal, el patrimonio fue directamente administrado por el Ministerio de Transportes de la Nación. En 1951 se liquidó la CTCBA y se creó su sucesora Transportes de Buenos Aires (TBA). Su finalidad era levantar al sistema tranviario y privatizar al automotor. Se comenzó por esto último que fue efectivizado en octubre de 1961. En febrero de 1962 la TBA entró en liquidación. El 19 de febrero de 1963 se suprimieron los tranvías de la Capital. Sólo se dejó correr una línea que llegaba por el sur del Gran Buenos Aires hasta Lanús hasta el 31 de diciembre de 1964 por razones técnicas. El 30 de mayo de 1963 se creó Subterráneos de Buenos Aires, único sector del antiguo ente que subsiste y continúa siendo estatal en la esfera urbana, con excepción del ferrocarril que es nacional, dado que el servicio de trolebuses había sido levantado en 1966.

Los tranvías de Asunción habían pasado a depender de la ANDE. En 1966 se creó la Administración del Transporte Eléctrico (ATE) que también era estatal. En sus manos sólo quedaba resistir la presión de la estructura que se impuso a todo el Subcontinente. En realidad esto fue sólo posible merced a la férrea política impuesta por la dictadura del General Alfredo Stroessner quien protegió al sistema. La flota fue prácticamente reemplazada en su totalidad con antiguos tranvías que se habían utilizado en Buenos Aires, contruidos en la década del '50. En 1975 se adquirieron los primeros coches belgas. En 1981 se compraron otros también de ese origen que son los que se conservan en la actualidad prestando servicios en la única línea (N°5) que une el centro con el barrio de Las Mercedes.

5. CONSIDERACIONES FINALES.

En base al análisis precedente creemos haber demostrado la directa vinculación entre el

²² Aquilino González Podestà, *Los tranvías de Buenos Aires*, Buenos Aires, Asociación Amigos del Tranvía, 1986, p. 38-39.

mercado externo y el desenvolvimiento del transporte en el Cono Sur de América Latina, y por extensión, del resto del Subcontinente. Su impacto exógeno constituye, entonces, un generador estructurante de la historia del transporte, no sólo a nivel nacional, sino también en lo intraurbano.

Los cambios exigidos por el mercado mundial tendrían que ser tenidos en cuenta -necesariamente- al encararse reformas, redimensionamientos y alteraciones en los actuales sistemas del transporte urbano. Tampoco pueden ignorarse los parámetros locales aunque se presenten mediatizados por lo externo, siempre teniendo en cuenta nuestra posición periférica.

CAPITULO 3

LOS PRIMEROS TRANVIAS DE BUENOS AIRES. ORIGEN Y ANTECEDENTES
HASTA 1880

1. LOS TRAMWAYS COMPLEMENTARIOS.

Si bien nuestro estudio se halla enmarcado cronológicamente entre 1880 y 1914, creemos que no pueden dejar de insertarse tanto el origen como los antecedentes del tema para ubicar al lector adecuadamente en el marco de las circunstancias previas.

Los dos primeros tranvías con que contó la ciudad servían como complemento del ferrocarril. Los pasajeros que los utilizaban podían desplazarse así, desde las estaciones de Retiro y Constitución ubicadas al norte y sur respectivamente, hasta el centro comercial y administrativo. Como en casi todas las ciudades, las terminales habían sido edificadas algo alejadas por cuestiones de habitabilidad y comodidad respecto de la población cercana para evitar vibraciones, ruidos y polución. Es por ello que las empresas debieron vincular aquellas cabeceras con servicios propios, cosa que ya se contemplaba en las concesiones ferroviarias originales. Así nació el Tramway del Ferrocarril del Norte y el del Ferrocarril del Sur. Como habremos de referir, por las características de sus servicios, los hemos definido a manera de evolución como líneas *pre-tranviarias* y *proto-tranviarias* respectivamente para llegar luego a las de características típicamente *urbanas* como las que se desarrollaron tan ampliamente por toda la ciudad hasta el final del sistema.

El Tramway del Ferrocarril del Norte se inauguró el 14 de julio de 1863. En el acto se expresaron Felipe Lavallol -en nombre del gobernador Valentín Alsina, quien también estaba presente-, como también Domingo Faustino Sarmiento. Dos días después se habilitó al público.¹

Su origen se remonta a la concesión que la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires otorgó al señor Eduardo A. Hopkins el 27 de junio de 1857, para la construcción de un ferrocarril que ligara a Buenos Aires con San Fernando. Se había seguido el mismo modelo legal del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, que había sido el primero inaugurado en el país, pues por ley del 9 de enero de 1854 se había autorizado al Poder Ejecutivo Provincial a otorgar una concesión y ella habría de servir como modelo de otras posteriores.

¹ Por decreto provincial del 24 de marzo de 1863 se autorizó a establecer un tranvía a caballo hasta la Aduana Nueva. Cfr. Eduardo Schlatter, *Leves, contrapesos y resoluciones referentes a los Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina*, t. II, Buenos Aires, Tall. Tipog. de la Penitenciaría Nacional, 1904, p. 471-473; *La Nación Argentina*, Buenos Aires, 15 de julio de 1863. La cronología de estos acontecimientos requiere un cuidado especial por la gran cantidad de errores que surgen incluso en la bibliografía específica.

El contrato fue firmado por el gobernador Valentín Alsina y el empresario el 3 de agosto de 1857. En su artículo 1º se especificaba que se habría de construir un ferrocarril de caballos (tranvía) desde la Aduana Nueva (detrás de la Casa Rosada) que siguiera hasta el costado oeste de la Usina de Gas (aproximadamente donde en la actualidad se levanta la Torre de los Ingleses, frente a la estación Retiro) y desde allí por locomotoras hasta el canal de San Fernando por el bajo del río. Otros artículos precisaban que se daban en plena propiedad los terrenos públicos para establecer las estaciones, que al menos debía establecerse una en Belgrano y otra en San Isidro, y que se cedía el terreno público de 20 varas de ancho para el trazado de la vía. Con esta combinación se lograba que los trenes y las máquinas no ingresaran en el radio más urbanizado.

Comenzaron los estudios, la determinación de la traza y los planos. La imposibilidad de reunir el capital necesario en término, impidió comenzar las obras por lo cual la concesión fue declarada caduca. El 28 de junio de 1859 se renovó pero mejorada dado que el Estado garantizó una ganancia del 7% sobre el capital invertido. Ello seguramente generó la confianza necesaria que habría de alentar a los inversores. Hopkins, ahora con Ocampo como socio, eran los nuevos concesionarios.

El trabajo de terraplenado comenzó en la barranca de la Alameda (luego Paseo de Julio y hoy Avenida Leandro N. Alem) el 15 de agosto de 1859. El gobernador Valentín Alsina inauguró los trabajos. No resulta ocioso recordar que Buenos Aires era aún la capital de la provincia homónima y que a su vez conformaba un Estado separado del resto de la Confederación Argentina que tenía al general Justo José de Urquiza por presidente. Las obras avanzaron poco a poco. En 1860 se llegó a Belgrano. Sobre esta base se formó en Londres The Buenos Aires & San Fernando Railway Company Limited. Los estatutos de esta empresa fueron aprobados por el Estado de Buenos Aires el 26 de mayo de ese año. Los planos definitivos fueron aprobados el 26 de junio siguiente. Pero los problemas continuaron porque el 29 y 30 de agosto, la tormenta de Santa Rosa, provocó una creciente importante que arrasó con parte del terraplén. El constructor quebró, pero el empresario continuaba siendo Hopkins. Se pensó entonces en introducir algunas variantes en el recorrido pero este último se opuso. Para entonces nuevamente había vencido la concesión. Dado lo avanzado de los trabajos y las sumas invertidas, se otorgó una nueva concesión pero en favor de José Rodney Crosky quien representaba a la compañía londinense. Los términos del contrato fueron similares a los anteriores y aceptados el 25 de febrero de 1862. Por decreto del 17 de octubre del mismo año se aceptó una nueva transferencia, pues aquella empresa había enajenado sus derechos a otra también de Londres denominada Ferrocarril del Norte de Buenos Aires.²

En la última concesión se había fijado para el tranvía la opción de recorrer la calle 25 de Mayo o el Paseo de Julio.³ Como sabemos se concretó por la segunda, junto a la vereda oeste (la única que había) pero dejando un espacio intermedio. No quedaban dudas en que se había ocupado un espacio público lo cual, pasado el tiempo habría de generar múltiples conflictos.

El ferrocarril se inauguró hasta Belgrano en 1863, a San Fernando en 1864, y al Tigre al

² Eduardo Schlatter, *ob. cit.*, t. II, p. 464-470.

³ *Levantamiento de rieles entre las estaciones Central y Retiro*, Buenos Aires, Imp. Mariano Moreno, 1898, p. XX-XXI.

año siguiente. Concluyó así la construcción de la línea que se extendía a lo largo de 29 kilómetros. Sus estaciones eran: 25 de Mayo (del tranvía, ubicada en Alem y Rivadavia) para continuar por la primera hasta Retiro donde comenzaba la tracción a vapor hacia el norte. En este sector se habían establecido las siguientes: Palermo (desaparecida en 1915 cuando se construyó la nueva entrada a la monumental estación Retiro y se electrificó el tramo a Tigre), Belgrano, Rivadavia, Olivos, San Isidro, San Fernando y Tigre.⁴ En 1870 se habilitó un ramal al canal San Fernando por el cual entraban las mercancías del Delta y de la Mesopotamia para continuar por ferrocarril a Buenos Aires. Los pasajeros del Litoral también arribaron en un principio por el río Paraná y Capitán (Sarmiento) hasta el Tigre para continuar por medio de este ramal hacia el centro. Con ello se ahorraban 4 ó 5 horas de navegación.⁵ Muy diversos eran, entonces, los pasajeros que llegaban a Retiro para embarcarse en el tramway. El servicio era directo sin paradas intermedias y no se admitían pasajeros que no combinaran con el ferrocarril.

Su estación terminal se denominaba 25 de Mayo o Estación Central del Tramway. En realidad era sólo un galponcito con techo de chapa a dos aguas ubicado del lado norte de la Casa Rosada. Un cerco la rodeaba excepto donde se hallaba la vía por la cual ingresaban los coches.

El 27 de agosto de 1863 el representante de la empresa señor Enrique P. Zimmermann solicitó al gobierno de la Provincia de Buenos Aires la autorización para cambiar la tracción en el tramo tranviario para convertirlo en una prolongación del ferrocarril. «En virtud de esta autorización de V.E. (ref. al acceso del tramway a la Aduana Nueva) y con la debida intervención municipal la Compañía que represento, prolongó el camino hasta la Aduana Nueva, usando de motor, fuerza de caballo, y abriendo esta sección al servicio público, el 16 del mes pasado. El cambio de motor y de tren rodante en la estación Retiro produce gastos excesivos á la empresa y prohíbe casi completamente el transporte de carga hasta la Aduana. Por estas poderosas razones, y siendo además notorio, el ningún mal que ha causado la entrada de los trenes á vapor del Ferrocarril del Oeste por calles angostas, hasta el Parque, y finalmente, habiendo V.E. permitido á la Empresa del Ferrocarril á la Ensenada entrar por el lado Sud, con locomotoras á vapor hasta la Aduana Nueva, solicito al Excmo. Gobierno la extensión del mismo privilegio á la empresa del Ferrocarril del Norte.»⁶

El 29 de febrero de 1864 la empresa fue autorizada a emplear locomotoras a vapor en el trayecto del tranvía, lo que equivalía a prolongar el ferrocarril hasta el centro.⁷ Ello motivó el levantamiento de una verja a lo largo del trayecto como así también la instalación de barreras en distintos cruces a nivel. Muchos son los errores que surgen de la bibliografía respecto no sólo de la inauguración de la línea sino también de su desaparición para dar lugar a la prolongación ferroviaria. Generalmente se afirma que dicha mutación se habría efectuado en 1864, quizás por la confusión originada respecto de su autorización. Hace unos 10 años advertíamos, en lo que fue nuestro primer artículo sobre estos temas, que la construcción del tramo férreo no se había

⁴ *La Tribuna*, Buenos Aires, 2-4 de enero de 1870.

⁵ Ferrocarriles Argentinos, Ferrocarril General Mitre, *El Ferrocarril en Campana: 1874-1974*. Buenos Aires, Tall. Gráf. Marcos Victor Durruti, 1974, p. 9.

⁶ *Levantamiento de rieles...*, p. 56-57.

⁷ Eduardo Schlatter, *ob. cit.*, t. II, p. 473.

emprendido sino mucho más tarde haciéndose efectiva la desaparición del tramway en 1873.

El cambio de tracción motivó la alteración de la vía que se construyó más al este. Se abandonaba entonces la calle pública para entrar en terrenos tanto del Estado como privados. También se construyó un viaducto que comenzaba a la altura de la calle Charcas (Marcelo T. de Alvear). La nueva ubicación dejaba libre una calle de 16 varas de ancho. Sólo se hizo necesario expropiar la casa de don Lorenzo Uriarte (entre Córdoba y Paraguay).

A mediados de 1864 las empresas del Norte y Ensenada habían acordado la unión de sus vías que provenían de los extremos opuestos para proceder luego a la construcción de una estación de uso común que más adelante fue utilizada también por las demás empresas de ferrocarriles que había establecidas en la ciudad. La denominada *Estación Central de Ferrocarriles* estaba ubicada sobre el Paseo de Julio y su eje estaba a la altura de Piedad (Barlotomé Mitre) entre Rivadavia y Cangallo (Juan D. Perón). A fines de 1872 o comienzos de 1873 se hizo efectiva la unión y se inauguró la estación. Entonces se suprimió el tranvía.

El tramo férreo construido ya en 1871 no concluía aún en la Estación Central, que por entonces estaba en proyecto, sino que la punta de rieles se torcía levemente hacia el oeste para arribar a la antigua estación 25 de Mayo del tranvía que era utilizada en forma provisional.

Con ello la empresa demostraba que basaba aquella construcción en la concesión original. Este servicio precario surgió por la lentitud con que adelantaban los trámites con el Ferrocarril Ensenada. En el texto del acuerdo entre ambos ferrocarriles del 27 de enero de 1874 se volvía a hacer hincapié en lo establecido en otro anterior del 9 de octubre de 1872 que decía:

...«queda sin efecto la concesión del tramway de que actualmente hace uso la Empresa del Ferrocarril Norte para el transporte de pasajeros hasta el Retiro, quedando obligada la compañía del Norte a levantar los rieles del tramway inmediatamente de librarse al servicio público los trenes a vapor que sustituyen a dicho tramway, así como la casilla que le sirvió de estación, y obligándose también dicha Empresa a introducir las modificaciones necesarias del proyecto que por esta resolución se aprueba, en la parte referida al pasaje por frente al muelle de pasajeros, si en la práctica presentare inconvenientes graves para el tránsito libre.»⁸

Es interesante establecer en qué momento se ha producido la mutación del tranvía por el ferrocarril. En 1871 se había construido la vía pero la unión se produjo a fines de 1872 o comienzos de 1873. Ya hemos referido que el cambio no se habría producido en 1864; suponiendo que así hubiese sido, la línea apenas habría cumplido un año de existencia, lo cual es un contrasentido. Por otro lado, varias referencias de época nos aproximan la información de que la alteración habría tenido lugar en enero de 1873.

Un documento del 19 de febrero de ese año nos informa: «Las víctimas que ha causado el tren rodante de esa Empresa en el mes y días que recorre con motores a vapor el trayecto comprendido entre la Estación del Retiro y la del 25 de Mayo, colocan a la Corporación que presido, encargada de velar por la seguridad pública, en el caso de tomar todas las medidas que sean tendientes a impedir dentro del Municipio las desgracias que se lamentan.»⁹

⁸ *Levantamiento de rieles...*, p. XXXVII-XXXVIII.

⁹ *Memoria de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1873, Anexo C, p. 135. El subrayado es nuestro.

El decreto del 9 de octubre de 1872 dice en uno de sus párrafos: „»siendo entendido que por este arreglo queda sin efecto *la concesión del tranvía de que actualmente hace uso la Empresa del F.C. del Norte* para el transporte de pasajeros, hasta la estación del Retiro, quedando obligada á levantar los rieles inmediatamente de librar al servicio público los trenes á vapor que substituyan á dicho tranvía, así como la casilla que le ha servido de estación»...¹⁰

De una noticia del 5 de enero de 1873, tomamos: «La municipalidad se ha dirigido ayer a la policía pidiéndole que por medio del respectivo comisario se intime a la empresa del ferrocarril del Norte el cese en el día de ayer sin ningún género de excusa (sic) *el tramway que viene desde el Retiro hasta la estación central*, ordenándole levantar inmediatamente los rieles, por donde este recorre, bajo apercibimiento correspondiente.¹¹

En el mismo diario en su edición del 24 de ese mes y año se publica que «frente a la Capitanía del puerto (entre Cuyo -Sarmiento- y Cangallo -Juan D. Perón-, donde hoy en día funciona el Archivo General de la Nación) la máquina Luján del ferrocarril del Norte, mató anteanoche a un individuo marino que en estado de embriaguez atravesaba la vía.»¹²

Concluimos entonces en base a lo anterior, que aún en enero de 1873 estaba en circulación el tramway. La sustitución pudo realizarse el día 4 o días después pero antes del día 22 por registrarse entonces un accidente. Y la referencia citada en primer término del 19 de febrero nos permite afirmar que habría sido antes del 17 al mencionar que hacía un mes y días que se utilizaban locomotoras a vapor en el sector. La sustitución se habría realizado entonces entre el 4 y el 17 de enero de 1873, sin perjuicio de que durante algunos días pudieran utilizarse ambos.

Finalmente, el día 22 de enero el señor Bullrich, prestigioso martillero, vendió los materiales del tranvía. Los rieles fueron vendidos en \$ 153.500 y en \$ 6.000 el puente. Un señor Justo, quien fue el comprador, los utilizaría en la construcción de un tranvía entre Temperley y Santa Catalina. Los dos coches de pasajeros se vendieron en \$ 7.500 cada uno. Fueron comprados por empresarios que los llevarían a uno de los pueblos del litoral donde por entonces se estaban construyendo tramways.¹³

El segundo tranvía complementario fue el perteneciente al Ferrocarril del Sud que también era británico. Había sido inaugurado en 1866. En 1872 pasó a formar parte de la Compañía de Tramways Ciudad de Buenos Aires.

La ley provincial de Buenos Aires del 27 de mayo de 1862 había autorizado al Poder Ejecutivo a celebrar un contrato para construir un ferrocarril hacia la zona sur. Es así que se firmó la concesión entre el gobierno y el señor Eduardo Lumb el 11 de junio de 1862 que en su artículo 1º establecía:

«El camino arrancará del Mercado Constitución y seguirá hasta el pueblo de Chascomús por la vía y traza que determine el plano que el Gobierno aprobará, previos los reconocimientos

¹⁰ Eduardo Schlatter, *ob. cit.*, t. II, p. 480. Cfr. *ibidem*, Anexo C, p. 152-153.

¹¹ *La Nación*, Buenos Aires, 5 de enero de 1873.

¹² *ibidem*, 24 de enero de 1873.

¹³ *ibidem*.

y estudios convenientes. La traza una vez aprobada, no podrá variarse sin previo consentimiento del Gobierno, por causas bien justificadas de conveniencia pública. La Empresa podrá, si le conviene, extender el camino por fuerza de caballos (Tranvía) desde el Mercado Constitución hasta la Plaza de Monserrat, ú otro punto céntrico adecuado, por las calles que se determinase, previo el asentimiento de la Municipalidad en lo que respecta á la ocupación de la vía y plaza pública y su conservación.»¹⁴

Sobre esta base se formó la empresa que habría de ser británica. En tal sentido siguió al Ferrocarril de Buenos Aires á San Fernando que fue la primera inglesa instalada en el país. El Mercado de Constitución era un punto importante de concentración de frutos del país como por entonces también lo era el del Once de Septiembre. Hacia 1860 unas 7400 carretas habían arribado para traer sus productos desde el sur de la campaña. Se trataba principalmente de lana y cueros. Dos terceras partes de lo llegado de aquella zona arrivaba a este punto mientras que, el resto, iba a las «Barracas» para salir luego por el Riachuelo a ultramar. La situación por la que entonces atravesaba la Argentina no hacía confiar demasiado a los inversores. Se había prolongado durante varios años la secesión del Estado de Buenos Aires de la Confederación (1852-60); y las guerras internas no habían dejado más que deudas. La batalla de Pavón (1861) encaminó la unificación y posterior organización institucional hacia un modelo que habría de ser permeable a las inversiones. El empresario, señor Lumb, se encaminó entonces hacia Londres donde obtuvo el capital necesario para emprender la obra por parte de los banqueros Baring Bros. y David Robertson. La concesión se transfirió entonces a una nueva sociedad anónima que tomó todas las obligaciones y derechos en su favor. Nació así el Gran Ferro-Carril al Sud de Buenos Aires.

Toda la filosofía de gobierno había cambiado. Del quietismo colonial encorsetado por las Reales Cédulas se pasaba a la apertura económica, las inversiones y los empréstitos, como motores del que habría de considerarse «progreso ilimitado». Las obras del ferrocarril comenzaron el 7 de marzo de 1864. Al festejo asistieron el presidente de la República General Bartolomé Mitre y el gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Mariano Saavedra. El ruido de los cañones había sido reemplazado por el de la carretilla y la primer palada, que realizó el propio Mitre. La construcción avanzó con rapidez. El 14 de agosto de 1865 se llegó hasta Jeppener a 77 kilómetros de Constitución. El 14 de diciembre se llegó al final de la línea de 114 kilómetros. Las estaciones eran: Constitución, Barracas (luego Hipólito Yrigoyen, hoy clausurada), La Paz (Lomas de Zamora), Glew, San Vicente, Donselaar, Ferrari, Jeppener, Facio (Altamirano), Gándara y Chascomús. Desde la cabecera se llegaba en 10 minutos a Barracas y en 35 a Lomas. Un servicio corto, que podríamos considerar sub-urbano, sólo unía las primeras dos de la línea.¹⁵

Constitución era en principio un lugar al cual arribaban las carretas y en el cual los gauchos se quedaban durmiendo debajo de los vehículos hasta tanto el patrón vendiera su carga. Era una zona de habitabilidad rudimentaria, sin alumbrado, sin limpieza ni higiene, y donde por las noches sólo se veían los fogones y oía algo de música, lo cual resultaba quizás primitivo pero a la vez pintoresco. El ferrocarril debía bregar por vincular aquella zona con el centro para no

¹⁴ *Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 1862, p. 55.

¹⁵ William Rögind, *Historia del Ferrocarril del Sud*. Buenos Aires, Establecimiento Gráfico Argentino, 1937, p. 12-13 y 18-21.

dejar trunca la comunicación de sus pasajeros. En agosto de 1865 se presentó la propuesta por parte de los señores Armstrong, Green y Drabble ante la Comisión Municipal. No faltaron representantes de esa Cámara que ofrecieron seria resistencia a la instalación del vehículo argumentando lo angosto de las calles y el daño que provocarían al tránsito y a los demás rodados. Renovada la totalidad de sus integrantes en mayo de 1866, fue debatido nuevamente el asunto. Las observaciones giraban en torno al perjuicio que eventualmente se causaría a los propietarios de las casas por cuyos frentes pasarían los coches. Pero finalmente la idea prosperó.

El que fue segundo tranvía de la ciudad se inauguró el 3 de febrero de 1866. Su recorrido comenzaba en el interior de la estación Constitución. Allí ascendían los pasajeros que venían en combinación con el tren para luego salir, cruzar la Plaza y continuar por la calle Lima hasta el número 117 (de la numeración de entonces) a pocos metros de la esquina de Moreno. Había en ese lugar un predio que miraba al oeste y que era propiedad de la familia del Dr. Durañona. En él se había levantado un local denominado Estación Lima. Los pasajeros que tenían boleto del ferrocarril viajaban en forma gratuita en el tranvía. En el mencionado local podía adquirirse el pasaje y hasta se podían despachar los equipajes. Los que no tuvieran boleto ferroviario por no desear continuar viaje sino sólo emplear dicho servicio a manera de «ómnibus», debían abonar \$ 5 m/c, lo cual implicaba que transportaba todo tipo de pasajeros siempre cuando no estuviera ocupado por los que siguieran con ferrocarril.¹⁶

Por decreto provincial del 26 de noviembre de 1868 fue autorizada su prolongación por la calle Lima-Cerrito hasta la estación del Parque del Ferrocarril del Oeste, en la esquina de Tucumán. En ese solar se levanta hoy el Teatro Colón. Este tramo se habilitó el 24 de abril de 1870. Con ello, cada hora entre las 5.30 y las 21.50 salía un coche de Plaza Constitución hasta el otro extremo, al cual llegaba cerca de media hora después.

En 1872 el Ferrocarril del Sud tramitó la venta de su tranvía que fue adquirido por la Compañía del Tramway Ciudad de Buenos Aires. Esta empresa tenía estrecha relación con aquél tanto por el origen de su capital como por los integrantes de sus directorios. La transferencia fue realizada el 10 de julio de ese año. En el documento se dice que por conveniencia recíproca se habría pasado la línea al tranvía referido. Lo firma el señor Guillermo H. Moores, presidente de la comisión local de la Compañía de Tranvías de la Ciudad de Buenos Aires Limitada y presidente de la comisión directiva del Ferrocarril del Sud. El gobierno aceptó la transferencia el 16 de julio siguiente. La empresa compradora se obligaba a cambiar los rieles de tipo Barlow (ferroviarios) por los de canaleta (tranviarios, y que no sobresalen de la calzada dado que la pestaña de las ruedas corre por dentro). La suma pagada fue de 6000 libras esterlinas.¹⁷

Diez años después, se había verificado lo poco práctico de mantener dicha línea con su servicio y estación en forma independiente por lo cual se procedió a su clausura. Por decreto de la Provincia del 9 de noviembre de 1882, aún cuando ésta ya no ejercía jurisdicción sobre la flamante Capital Federal desde hacía dos años, se le obligaba al Ferrocarril del Sud (que en realidad ya no era el propietario) a habilitar nuevamente el tranvía y su estación. La justificación

¹⁶ *ibidem*, p. 29.

¹⁷ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes, ordenanzas, decretos y contratos de concesiones de tranvías*, Buenos Aires, G. Kraft, 1909, p. 453-455.

surgía por cuanto el ramal formaba parte de la concesión del ferrocarril a Chascomús y no podía introducirse ninguna modificación sin obtener el debido consentimiento previo. La empresa, aunque ya desvinculada, curiosamente lo acató y solicitó el «permiso» formal de clausura. Le fue otorgado el 10 de febrero de 1883. En compensación la Compañía debía establecer una oficina de avisos en el centro para que el público pudiera informarse del movimiento de los trenes. Con ello el Estado incorporaba una obligación compensadora de un deber que surgía de la concesión otorgada de modo de no perjudicar los derechos del público.¹⁸

Tomando en consideración ambas líneas, la de los tranvías del Norte y Sud, nos encontramos frente a las dos primeras trazas tranviarias de la ciudad. La primera sólo transportaba pasajeros en combinación mientras que la segunda llevaba también viajeros en forma independiente. Podríamos entonces calificar dichos servicios como una progresión que marca características *pretranviarias* y *prototranviarias* por la cual se «evolucionaría» hacia los tranvías típicamente urbanos que con tanto vigor se desarrollaron entre 1870 y 1963 conformando un vastísimo sistema.

2. EL ESTABLECIMIENTO DE LOS PRIMEROS TRANVIAS URBANOS.

Muy difícil resultó la introducción de los tranvías en el área céntrica de la ciudad debido a una mentalidad de época ciertamente muy conservadora y reticente a introducir cualquier variación que alterara mínimamente el estilo de vida de la población. Pero la puesta en marcha de algunas empresas en Europa y hasta en algunas capitales sudamericanas, en lo cual Santiago y Río de Janeiro nos precedieron en 1857 y 1859 respectivamente, sumado a las dos líneas de tramways complementarias que acabamos de referir, hicieron que la innovación no tardara en desear ser adoptada por algunos empresarios progresistas de Buenos Aires.

Estos últimos presentaron solicitudes ante la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, jurisdicción a la cual pertenecía la ciudad que entonces sólo era capital provincial y sede de las autoridades nacionales, pero aún no Capital Federal, cosa que se concretaría en 1880 tras una cruenta guerra civil. En las cámaras los expedientes quedaban suspendidos porque se prefería aplazar un tema que se temía habría de provocar polémicas no deseadas.

Cuando Pedro Agote se hizo cargo de la banca de diputado en dicha Legislatura el 22 de abril de 1868, fue designado miembro de la Comisión de Hacienda, de la que también formaron parte José María Moreno, Luis A. Huergo, Antonio Cambaceres y Alfonso Demaria. Allí obtuvo las carpetas con los proyectos firmados por los hermanos Julio y Federico Lacroze, Mariano Billingham, Greffin, Leslie y otros. Por los antecedentes extranjeros y el estado calamitoso de las calles porteñas que impedía una fluida comunicación, decidió dar al tema la prioridad debida.

El primer escollo fue dudar ante qué poder público se debían tramitar las solicitudes. Agote y Huergo entendieron que no era conveniente que fuera ante el cuerpo colegiado porque ya se

¹⁸ Eduardo Schlatter, *ob. cit.*, t. IV, Buenos Aires, 1904, p. 215-218.

había comprobado que allí quedaban empantanadas. Se pensó en el Poder Ejecutivo. Se debía entonces sancionar una ley que lo facultara a autorizar la instalación, con excepción de ciertas calles cercanas a la Plaza de Mayo donde se consideraba que sería contraproducente. El proyecto de ley contemplaba requerir del empresario los planos del trazado, el detalle de la forma y colocación de los rieles, la determinación de la calidad de los materiales a emplear, la fijación de la fecha del comienzo y finalización de la obra, la tarifa a cobrar por carga y pasajeros, la obligación de construir y conservar los afirmados de las calles por las que transitaran las líneas, y otros detalles de ingeniería.¹⁹

El proyecto fue tratado en Diputados el 15 de julio de 1868 y sólo se introdujeron algunas observaciones para, entonces, elevarlo al Senado. El 24 de agosto fue convertido en ley. Debía luego pasar al Ejecutivo para su sanción pero, según se sabía, éste no se inclinaba por la instalación de los tranvías. Es por ello que a los tres días volvió a girar el expediente a la Legislatura con una nota en que requería se aclarase si la ley era *prescriptiva* o *facultativa*. Vale decir, que se solicitaba una precisión sobre si las autoridades estaban obligadas a dar curso a toda iniciativa que cumpliera con las normas de presentación, o si podía negarse tal consentimiento. En una nota del 27 de agosto Adolfo Alsina planteaba claramente que, si sólo se lo autorizaba a conceder líneas, él se abstendría; y en caso de prescribirse vetaría la ley *«oportunidad que aprovecharía para poner de manifiesto que los beneficios que reportaría la ciudad, y la comunidad, en general, con el establecimiento de tramways, sin excluir algunas calles centrales y de tráfico extraordinario, no pueden compensar, en manera alguna los inmensos perjuicios que sufrirían millares de propietarios, por cuya conservación están obligados á velar los poderes públicos de la Provincia.»*²⁰

La legislatura, por una resolución del 24 de octubre de 1868, declaró que fuera *facultativa*. Es que valía más tener esta restricción que no tener nada. Pero al volver nuevamente al Poder Ejecutivo éste había cambiado su conformación. Alsina había renunciado a la gobernación para acompañar a Sarmiento en la vicepresidencia mientras que el presidente del Senado Emilio Castro hubo de reemplazarlo. Este último nombró a Pedro Agote como ministro de Hacienda. El Poder Ejecutivo se hallaba, desde entonces, en manos de los mismos que desde el Legislativo habían propiciado la sanción de la ley tranviaria. Fue votada el 24 de agosto y sancionada finalmente el 26 de octubre de ese año. Esta verdadera carta natal del sistema habría de implementar la normativa a seguir; es por ello que creemos oportuna la transcripción de su único artículo, dado que el segundo sólo es de forma.

«Artículo 1°:

Autorízase al Poder Ejecutivo para que permita el establecimiento de tranvías en las calles de esta ciudad, bajo las bases siguientes:

«1. La empresa que solicitase el establecimiento de un tranvía, acompañará por duplicado á la solicitud que eleve al Poder Ejecutivo, los planos de las calles que ha de recorrer, expresando la forma y colocación de los rieles, la calidad de los materiales que han de emplearse en las construcciones, la fecha en que han de empezar, con la designación de los puntos extremos y estaciones intermedias.

¹⁹ Pedro Agote, *Breve reseña de la fundación de los tramways en la ciudad de Buenos Aires. Año 1868*, Buenos Aires, Imp. Oucunde, 1916, p. 7-8.

²⁰ *El Nacional*, Buenos Aires, 3 de septiembre de 1868, p. 1, c. 5-6.

«2. Acompañará la tarifa que se cobrará por carga y pasajeros, la que no podrá aumentarse antes de un año de puesta en ejercicio.

«3. El empedrado de las calles en que se establezca un tranvía será conservado en buen estado por la empresa, y en aquellas donde no existe empedrado, será de cuenta de ella la construcción del empedrado ó macadam entre los rieles y cinco decímetros más de cada lado.

«4. La vía se construirá á un lado de la calle y á distancia de 0 m. 60 del cordón de la vereda, cuando aquella tenga menos de 10 metros de ancho, y en medio de aquella, cuando tenga más.

«5. La distancia entre uno y otro riel será uniforme en todos los tranvías que se establezcan. El P.E. la determinará al hacer la concesión, no pudiendo aquella exceder de un metro y 44 centímetros. Los rieles serán colocados al nivel de la calzada.

«6. El ancho de los carruajes no excederá de dos metros, aún contando las molduras que puedan tener.

«7. Terminada la obra, el empresario lo anunciará al P.E. para que éste la mande reconocer por una comisión de peritos, y si la encontrase conforme á las condiciones de la ley y lo estipulado en el contrato, conceda el permiso para su explotación.

«8. La falta de cumplimiento en el plazo estipulado para principiar ó terminar la obra, será penada con una multa de cincuenta mil pesos moneda corriente.

«9. El P.E. determinará la multa que deberá pagar el empresario, si emplease materiales inferiores á los estipulados en el contrato, sin perjuicio de llenar las obligaciones impuestas en aquél.

«10. Puesta en servicio la vía, no podrán cambiarse las horas de salida de los trenes [por tranvías], sino después de quince días de anunciado en los periódicos.

«11. Cada tren se compondrá de un solo carruaje, el que será tirado por dos caballos solamente, excepto cuando la pendiente sea mayor de tres por ciento, donde se podrá agregar un caballo de refuerzo.

«12. La distancia que guardarán dos trenes siguiendo la misma dirección, no será menos de 130 metros, siéndoles absolutamente prohibido pararse en las boca calles.

«13. La velocidad media de los carruajes no podrá pasar de seis millas por hora.

«14. Toda vez que ocurra una desgracia, será inmediatamente reducido á prisión el conductor del carruaje, y puesto á disposición de la justicia para el correspondiente castigo, si hubiese lugar á él, sin perjuicio de la indemnización por la empresa del daño inferido.

«15. La empresa pasará trimestralmente al P.E. una relación de las obras ejecutadas en el tranvía, el número de coches en servicio, la cantidad de carga y pasajeros que la han recorrido, el número de desgracias ó accidentes que hayan ocurrido, con la especificación de las causas que las hayan motivado.»²¹

En esta primera ley se guardó especial celo en preservar algunas obligaciones que le dieran cierta organización a la futura red. La unidad de trocha, por ejemplo, resultaba importante para posibilitar eventuales conexiones, pues nuestra topografía no justificaba variantes. Con ello se trató de evitar el error cometido en otras ciudades donde no se había previsto este tema, con los consiguientes problemas posteriores. En lugares con pendientes pronunciadas se preveía la utilización de cuarteadores. Estos eran empleados de las empresas, con un puesto fijo al pie de una barranca, que colaboraban con un caballo adicional como refuerzo de las yuntas que venían con

²¹ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes...*, p. 9-11.

los coches. El hecho de guardar una distancia de 130 metros entre los tramways fue incluido para atemperar las protestas de quienes argumentaban los supuestos perjuicios que ocasionarían al tránsito. Pero con el tiempo cayó en el olvido.

3. LA REACCION SOCIAL ANTE LA IMPLANTACION DEL SISTEMA Y LOS PRIMEROS SERVICIOS.

Sancionada la ley, se podía citar a los futuros concesionarios para determinar la forma de llevar a cabo las tramitaciones y la conformación de las primeras compañías. Entre otros, concurren los hermanos Julio y Federico Lacroze y el señor Mariano Billingham. Se estipularon los recorridos, el plazo de las obras y aspectos tanto legales como técnicos.

Al conocerse los proyectos, surgió la reacción vecinal. Comenzaba así el ataque al «monstruo» que amenazaría la hasta entonces plácida e inmóvil Gran Aldea. *La Tribuna* publicó: «Creemos que los diarios de esta ciudad tendrán que abrir una sección especial para dar cuenta de las desgracias que ocasionen los tramways».²² El ministro de Hacienda también se vio desde entonces asediado por comisiones vecinales que se presentaban a protestar por los daños que ocasionaría el paso de los coches por sus calles. Los argumentos giraban en torno de cierto pesimismo poco valedero que, por cierto, iba acompañado del temor popular frente a lo desconocido. Aquel «peligroso» vehículo llevaría a la despoblación de las arterias donde, según se creía, bajaría el valor de la propiedad. La obstrucción del tránsito perjudicaría la actividad comercial. Los edificios se agrietarían por las vibraciones de los coches; como si el paso de las carretas no fuera peor. El discurso, en su intento hegemónico, trató de involucrar a todos los sectores: tradicionalistas, vecinos prominentes, propietarios, comerciantes y, finalmente, también se pretendió utilizar el sentimiento religioso de la población al manifestar algunos vecinos de la calle Suipacha ante el gobernador de que tuviera en cuenta «la influencia perniciosa que podían ejercer los tramways sobre el ejercicio del culto católico por la aglomeración de coches, que harían difícil el acceso al templo de San Miguel.»²³

Se argumentaba, en resumidas cuentas, que los vehículos no podrían salvar las pendientes, que molestarían al tránsito, que harían peligrar la vida de los peatones, y que se desvalorizarían las viviendas. Pero en general no eran, como podría pensarse, los estratos populares quienes se oponían al establecimiento de los tranvías en la ciudad, sino los sectores más destacados de la sociedad porteña. El propio doctor Nicolás Avellaneda, quien tenía algunas propiedades sobre la calle Moreno, levantó su protesta ante el gobernador por haber permitido que dos empresas recorrieran aquella. Una nota fechada el 22 de febrero de 1870²⁴ expresaba el descontento de los vecinos de la calle Suipacha y Tacuarí; en ella advertimos las firmas de Jorge Atucha, Sisto Villegas, Adolfo Insiarte, Zacarías del Mazo, entre otras...

Comenzó entonces la construcción. Los materiales para las dos primeras habían llegado a mediados de 1869. Se trataba del Tramway Central, de los hermanos Lacroze, (que ya habían

²² *La Tribuna*, Buenos Aires, 5 de febrero de 1870, p. 2, c. 2.

²³ Pedro Agoye, *ob. cit.*, p. 17.

²⁴ *La Tribuna*, Buenos Aires, 26 de febrero de 1870, p. 1, c. 7.

Tramway 11 de Setiembre o de la Calle Cuyo, de los hermanos Mendez, tendió a vincular el Bajo con el Once. El primero recorría Victoria (Hipólito Yrigoyen) desde Balcarce hasta Entre Ríos, para seguir por ésta y Rivadavia hasta (La) Rioja hasta la estación del Ferrocarril del Oeste (Sarmiento) en el Once. Volvía por Piedad (Bartolomé Mitre), Callao, Cangallo (Juan D. Perón), 25 de Mayo y Balcarce. Eran 60 cuadras. El segundo partía de 25 de Mayo y Cuyo (Sarmiento) por ésta, Callao, Cangallo, Centro América (Pueyrredón), Rivadavia, Rioja. La misma vía se utilizaba para la ida y vuelta, por lo cual se establecieron desvíos para que se pudieran cruzar los coches en sentido inverso.²⁵

En un principio algunos observadores creyeron que un recorrido paralelo y tan similar habría de llevar a ambas a la ruina. Pero el desarrollo de la ciudad depararía una sorpresa, pues, todo se multiplicó y el espacio fue prácticamente cubierto con líneas como en casi ninguna otra ciudad. Todo ello habría de asignarle, más tarde, el mote de «Ciudad de los Tranvías».

El 13 de febrero de 1870 la compañía de Lacroze realizó viajes de ensayo en un sector de su línea al Once, sobre Cangallo entre el Mercado del Plata (entre Artes -Carlos Pellegrini- y Carabelas) y Talcahuano. Luego abarcó una prolongación desde el Mercado hasta Reconquista. El 27 de ese mes, domingo de Carnaval, se procedió a la inauguración oficial, tanto de esta empresa como de la que circulaba por la Calle Cuyo.

Mucho era aún lo que debía improvisarse para llevar adelante el servicio. Primero se hizo cabalgar delante de cada coche a un postillón para alertar a los transeúntes y demás vehículos. Lo poco práctico del sistema hizo que se dejara de lado a los pocos años. La frecuencia tampoco fue buena, pues podía tardar hasta 30 minutos. La detención se efectuaba en cualquier parte de la línea. Era típico en ese entonces que los mayores (guardas) se creyeran obligados a facilitar el descenso de las señoras de alguna edad para acompañarlas hasta la puerta de sus casas por razones de cortesía.²⁶ Claro que no había tanto apuro como hoy en día. Se contaba también que era frecuente que el tranvía de la calle Cuyo, cuando llegaba a la cuadra entre Rodríguez Peña y Callao, detuviera su marcha y preguntara «si el doctor iba a gustar viajar», continuando recién cuando Alem mandaba a decir que no.²⁷

Comenzaba entonces la etapa de la instalación y primer desarrollo del sistema. El Tramway Central extendió sus líneas y amplió en gran medida sus recorridos. La concesión que obtuvo para llegar a la Boca fue vendida por sus propietarios a Mariano Unzué quien, asociado con el señor Zemborain, formó ya en 1870 el Tramway Boca y Barracas. El Tramway 11 de Setiembre construyó también otra línea que iba por Belgrano y Venezuela, desde el Bajo hasta el Once, y otra que accedía por la Rioja hasta el Matadero (Parque de los Patricios). Hacia 1872 don Teófilo Méndez tomó a su cargo como único responsable la empresa con lo cual se disolvió la razón social anterior. Pero la situación no era halagüeña por lo cual pasó a formar parte del Tramway Ciudad de Buenos Aires desde el 3 de octubre de 1873.

²⁵ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de Leyes...*, p. 179-180 y 413.

²⁶ A. Taillard, *Nuestro antiguo Buenos Aires*, Buenos Aires, Peuser, 1927, p. 298.

²⁷ Miguel Ángel Scenna, «El tranvía porteño», *Todo es Historia*, a. II, n. 18, Buenos Aires, 1968, p. 72.

Tanto el Tramway Argentino como el Tranvía á Belgrano pertenecían a Mariano Billinghurst. El primero, inauguró su línea céntrica el 29 de junio del '70. Unía La Recoleta con Constitución siguiendo Junín, la Calle Larga (Quintana), pasando por las 5 Esquinas para continuar por Juncal, Cerrito, Temple (Viamonte), Suipacha, Tacuarí, Garay, Bernardo de Irigoyen, Brasil hasta Constitución; la otra línea en cruz con la anterior iba desde la Plaza de Mayo por Rivadavia hasta Callao. Con posterioridad fue prolongada por la misma Rivadavia hasta el pueblo de Flores, con lo cual surgía el primer interurbano. Este último fue inaugurado el 1º de noviembre de 1871 en presencia del presidente Sarmiento. Los pasajeros que frecuentaban esta empresa formaban parte de la elite porteña no sólo por transitar el barrio Norte sino por acceder a la zona de las quintas de las familias Lezica, Fresco, Mulhall, Tarragona, Basualdo, Duportal, Dorrego, Malbrán, Lavallol, Alsina y de otras, todas ubicadas sobre el eje del oeste. Por distintos problemas en sus empresas su propietario debió desprenderse de la compañía tranviaria que pasó entonces a formar parte de la Anglo-Argentina. Esta última había sido fundada en Londres en 1876 especialmente para adquirirla. Nació así la más importante del sistema y que, con el tiempo, habría de fagocitar a las demás.

El Tranvía á Belgrano, el otro interurbano de Mariano Billinghurst, fue fundado en 1872 y al año estaba ya en servicio. Recorría Perú-Florida desde Victoria (Hipólito Yrigoyen) hasta la Plaza de Marte (San Martín) para continuar luego por Charcas (Marcelo T. de Alvear), Callao, Santa Fe y 25 de Mayo (Cabildo) en el pueblo de Belgrano. La vuelta se efectuaba por las dos últimas hasta el centro, donde luego seguía por Reconquista hasta Victoria. A fines de 1877 el empresario también debió desprenderse de ella.

El Tramway Ciudad de Buenos Aires también se inauguró en 1870. Era la primera empresa de tranvías urbanos británica establecida entre nosotros. Su vinculación con los capitales que habían invertido en el Ferrocarril del Sud la hicieron al poco tiempo la más importante de la ciudad. Sus líneas se instalaron en el sector central de la ciudad, tomando a la Plaza de Mayo como punto de paso y no como terminal. Ello le proporcionó inteligentemente tráfico en ambos sentidos. En 1872 incorporó al Tranvía del Ferrocarril del Sud, como ya hemos referido oportunamente. Al año adquirió también al Tranvía 11 de Setiembre. Con ello se desarrolló aún en forma más amplia su red.

Los Tranvías Nacionales, segunda británica, establecida en 1873, tenía dos líneas. Una vinculaba los antiguos Corrales (Parque de los Patricios) con el Hueco de las Cabecitas (Plaza 6 de Junio, hoy Vicente López) y otra desde el Convento de San Francisco (manzana de Balcarce, Moreno, Alsina y Defensa) hacia el oeste por Moreno de ida y por Potosí (Alsina) de vuelta. En 1878 fue vendida la empresa a la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina.

Circularon también dos líneas de características secundarias. Una se inauguró en 1873 en el pueblo de Belgrano y se denominó popularmente «Tramwaycito de Belgrano». Perteneció en principio al Ferrocarril del Norte y, cuando éste en 1889 pasó al Ferrocarril Central Argentino, también aquél pasó al nuevo propietario. Salía de la estación Belgrano-C para subir por Jureamento hasta Crámer donde doblaba y volvía por Echeverría. Era sólo una pequeña línea local que dejó de funcionar en 1915 con lo cual quedaba atrás la tracción animal en toda la ciudad. La otra línea de escasa importancia era el Tranvía la Pueblo Alsina o de Risotto inaugurado en

1875. Partía de los Corrales (La Rioja y Caseros) para continuar por Caseros, calle de la Arena (Almafuerte-Sáenz) hasta el Puente Alsina (Uriburu) pasado el cual se internaba en los terrenos del señor Solier en los cuales se había levantado el pueblo Alsina. Este señor confió la explotación del tranvía a su socio Victorio Risotto, de donde por extensión surgió su denominación popular. Su administración era muy endeble: falta de pasajeros, ausencia de itinerarios, una total improvisación que seguramente tenía relación con las zonas por las cuales debía transitar.²⁸

Para 1880 el trazado de la red de tranvías de la ciudad cubría perfectamente el sector céntrico delimitado por Brasil, Entre Ríos-Callao, Juncal y Balcarce-25 de Mayo. Algunas líneas se extendían más afuera de este perímetro: una hacia Belgrano por Santa Fe, otra a Flores por Rivadavia, una tercera a Recoleta por la Calle Larga (Quintana), otra por Caseros hasta Puente Alsina, una más al Matadero desde el Once, así como otra a la Boca y Barracas por Defensa ferrocarril.²⁹

El detalle y características de las empresas que circularon también en la década posterior, será tratado en el capítulo siguiente. Aquí sólo se han referido algunos datos y detalles de las que no llegaron hasta entonces por haber desaparecido o haber pasado a otras más importantes.

²⁸ Sobre el Tranvía al Pueblo Alsina puede consultarse: Ricardo M. Llanes, *El Barrio de Parque Patricios*, Buenos Aires, Municipalidad, 1974, p. 17; Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes...*, p. 1341-1345; *Memorias Municipales de la Ciudad de Buenos Aires*, 1875, p. 98-99 y 1878, v. II, p. CDXXXIV. [cfr. Cap. 8, punto 3].

²⁹ En general sobre las líneas establecidas en Buenos Aires durante la primera década de servicios puede consultarse: Cristian G. Werckenthien, *El Transporte en Buenos Aires 1870-1880*, Buenos Aires, Asociación Amigos del Tranvía, 1981.

CAPITULO 4

CARACTERISTICAS GENERALES DE LA CIUDAD, EL MOVIMIENTO URBANO Y EL TRANSPORTE, EN LAS DOS ULTIMAS DECADAS DEL SIGLO XIX

1. LA CIUDAD.

Buenos Aires contaba hacia 1880 con unos 270.000 habitantes.¹ Era aún una «Gran Aldea». Ya desde los comienzos de nuestra historia había gozado de una posición preeminente por lo cual no resultó demasiado extraño que en ese año se convirtiera en la Capital Federal, pues hasta entonces sólo lo era de la provincia homónima, aunque en ella se asentaron como «huéspedes» las autoridades nacionales.

El aspecto general de la ciudad era aún por entonces bastante primitivo. Sus calles habían sido trazadas a cordel lo cual le daba el típico aspecto de riguroso damero como en casi todas las ciudades hispanoamericanas. Eran angostas de unos 10 a 12 metros. No era raro encontrarlas bastante sucias y con desperdicios. El barro que se formaba las tornaba intransitables por las huellas que dejaban los carros que pasaban después de las lluvias. La Avenida Rivadavia marcaba, a manera de columna vertebral, el eje de circulación y dividía la planta en dos sectores bien diferenciados. El área sur habría de comenzar su lenta decadencia mientras que, el norte, se habría de desarrollar por el asentamiento de las principales firmas comerciales y las familias más destacadas que buscaban amplios espacios para edificar nuevas casas y palacetes.

Las arterias prominentes eran Florida, San Martín y Victoria (Hipólito Yrigoyen) donde se congregaban las tiendas más elegantes. Pero en general no había aún nada destacable pues no habían comenzado las obras que habrían de transformar a Buenos Aires en una de las principales capitales. No se habían abierto aún las avenidas, las diagonales ni los parques, ni tampoco había puerto sino sólo un muelle al cual arribaban las lanchas que traían a los pasajeros de los barcos de ultramar que no podían amarrar por la escasa profundidad de la costa. La Plaza de Mayo aún estaba dividida en las de 25 de Mayo y Victoria.

La planta no estaba demasiado extendida ya que tenía por límites: Leandro N. Alem-Paseo Colón, Brasil, Entre Ríos-Callao y Juncal. En el primer anillo se encontraban los barrios de Pilar (La Recoleta), Balvanera (Once), La Boca y Barracas. El primer eje de expansión lo constituyó sin duda el Oeste, hacia la Plaza de Miserere (Once) para seguir con el correr del tiempo mucho más allá hasta el vecino pueblo de San José de Flores siguiendo por la Avenida Rivadavia. El

¹ *Censo de la Ciudad de Buenos Aires, 1887*, v. 1, p. 451.

otro eje importante para la futura expansión siguió la traza del Camino Real del Norte, vale decir, la Avenida Santa Fe-25 de Mayo (Cabildo) por la cual se llegaba hasta el pueblo de Belgrano. El centro de la actividad política, administrativa y social lo constituían los alrededores de la Plaza de Mayo. Allí se congregaban las instituciones y hasta se levantó la ópera, el antiguo Teatro Colón (lugar en el que actualmente se encuentra la sede central del Banco de la Nación Argentina).

La casa porteña tradicional era generalmente de una sola planta pero a veces tenía dos. Sus frentes angostos dejaban espacio para una puerta flanqueada por dos ventanas. Paulatinamente se incorporó una edificación de proporciones mayores que siguió una conjunción a veces ecléctica de estilos. Las familias más acomodadas que hicieron construir mausoleos artísticos de acuerdo a su posición, el del Sur (Parque Ameghino) se colmó en 1871 a causa de la epidemia de fiebre amarilla por lo cual se decidió erigir el del Oeste (Chacarita) cerrándose aquél; y finalmente estaba el de los Disidentes (Protestantes) ubicado en la que hoy es Plaza 1° de Mayo y que luego fue trasladado hacia un sector especial de la Chacarita constituyendo los actuales Cementerios Alemán y Británico, sobre la Avenida El Cano.

2. LOS FERROCARRILES.

Hasta 1880 se habían establecido cinco ferrocarriles con cabecera en la flamante Capital Federal. Eran: el del Oeste (Sarmiento) inaugurado en 1857 y que partía de la Estación del Parque (donde hoy se levanta el Teatro Colón en la manzana delimitada por Libertad, Viamonte, Cerrito y Tucumán) para seguir por Lavalle, el Pasaje Rauch (recientemente rebautizado Santos Discépolo), Corrientes, Centro América (Pueyrredón) arribando a la Estación Once de Setiembre para continuar hacia el Oeste. Lo céntrico del sector referido hizo que se cortara la línea en esta estación. El último tren de línea con pasajeros corrió el 31 de diciembre de 1882. El Ferrocarril del Norte inaugurado en 1862 llegaba desde la Estación Retiro, hasta San Isidro, San Fernando y Tigre a donde arribó tres años después. En 1873 fue prolongado bordeando la Avenida Leandro N. Alem hasta la Estación Central ubicada sobre aquella entre las calles Rivadavia y Cangallo (Juan D. Perón) en el costado norte de la Casa Rosada. El Ferrocarril Buenos Aires á Campana, luego denominado Buenos Aires y Rosario, llegaba desde San Martín hasta la zona del Hipódromo Argentino para empalmar con el Norte e ingresar sobre sus vías al centro. Había sido inaugurado en 1876. Por el lado sur, llegaba el Ferrocarril Buenos Aires á la Ensenada también hasta la misma Estación Central. Su trazado seguía la costa deteniéndose en algunas estaciones que ya no existen. A la altura de Paseo Colón y Venezuela se levantaba una casilla que llevaba este último nombre, luego venía Casa Amarilla al pie del Parque Lezama pasando Garay, luego venía la Estación Brown, entre Suárez y Olavarría, desde donde la vía se bifurcaba: una seguía por lo que hoy es el Caminito para acercarse a la Vuelta de Rocha y bordeaba el Riachuelo por Pedro de Mendoza hasta General (Almirante) Brown, donde estaba la Estación Boca; y la otra torcía su trazado hacia el oeste para llegar a Barraca Peña (Vespucio entre Irala y Alvar Núñez) para continuar luego hasta la Estación Tres Esquinas a la altura de Montes de

Oca, por allí cruzaba el Riachuelo para continuar por territorio provincial hacia Quilmes y Ensenada. Había sido inaugurado en 1865, año en que también se hizo lo propio con el Ferrocarril del Sud (Roca). Este partía de la Estación Constitución para cruzar el Riachuelo haciendo sólo una parada en la capital en Barracas, siguiendo luego rumbo hacia Avellaneda, Lomas de Zamora y Temperley.

El Ferrocarril del Oeste gozaba, además de la línea principal ya descripta, de otros ramales urbanos que ya no existen. Uno vinculaba su cabecera de Once con la Estación Central vía Centro América (Avenida Pueyrredón) para conectar con las vías del Norte. Otra línea iba desde los talleres de Corrientes y Centro América (predio delimitado por las nombradas, Paso y Tucumán) por Corrientes hasta el Cementerio del Oeste en la Chacarita, brindando acceso al nuevo enterratorio. El servicio fue luego reemplazado por el Tramway Rural, como se referirá más adelante. Un tercer ramal conducía por (Sánchez de) Bustamante, (Sánchez de) Loria, Deán Funes y Zavaleta hasta el Riachuelo para conducir la basura desde el Vaciadero (ubicado en el cruce con Rivadavia) hasta aquel curso fluvial donde se tiraba, tarea que comenzó en 1873.

Este esquema quedó así casi inamovible hasta fin del siglo, aunque si hubo algunas variantes. En 1888 se inauguró el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (San Martín) que también llegaba a la Estación Central, desde Villa Devoto y Palermo. Por entonces también comenzó a circular el Tramway Rural (Ferrocarril Urquiza). La década siguiente vio nacer algunos ramales secundarios: en 1891 se habilitó el de Coghlan a Delta que empalmó en Belgrano con el Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario; por Avenida Parral (Honorio Pueyrredón) se enlazó Chacarita con Caballito entre los Ferrocarriles Oeste y al Pacífico desde 1895; y el otro también inaugurado en este año vinculó Villa Luro y Barracas sobre lo que era la Avenida del Justicialismo (Autopista Perito Moreno) con lo cual se desactivó el que conducía la basura por (Sánchez de) Loria. El incendio ocurrido en 1897 que destruyó la Estación Central obligó a que las líneas del norte terminaran todas en Retiro así como el Ferrocarril a la Ensenada tomó por cabecera la Estación Casa Amarilla. El viaducto sobre el cual corría por la costa quedó posteriormente enterrado por las obras de relleno del Puerto Madero.

3. EL TRANSITO EN BUENOS AIRES.

El tránsito callejero ya era importante a comienzos de la década del '80. Cinco empresas de tranvías circulaban por Buenos Aires por entonces: el Tramway Ciudad de Buenos Aires era el más extenso con 57 kilómetros en servicio, el Anglo-Argentino con 42, el Central con 25, el Boca y Barracas con 14 y finalmente el Tramway a Belgrano con 12. En este tiempo, transportaban en su conjunto alrededor del millón y medio de pasajeros mensuales. Pero también circulaban otros medios de locomoción urbanos: había patentados 299 coches de plaza, 490 carruajes, 786 tilburys y jardineras, así como 2653 carros.²

La intensidad del movimiento vehicular hizo que las autoridades recurrieran a medidas innovadoras para organizarlo en la zona más céntrica. En 1884 se introdujo por primera vez la

² *Estadística de la Ciudad de Buenos Aires, enero 1882*, p. 12-13.

«mano única» en distintas arterias comprendidas entre Paseo de Julio (Leandro N. Alem), Balcarce, Caseros, Entre Ríos-Callao y Juncal. Hoy nos parece curioso que algunas «manos» cambiaran al llegar al eje de Rivadavia para hallarse allí enfrentadas; Maipú y Chacabuco confluyan ambas hacia esa Avenida así como Piedras y Esmeralda seguían hacia el sur y norte respectivamente.³ Pero no todo pudo sistematizarse en forma tan estricta. Nuestra idiosincrasia asistemática no tardó en encontrar la excepción. Ya en la sesión del 10 de junio de 1885, el Concejo Deliberante autorizó al Intendente a conceder permisos especiales para circular contra la mano establecida por el Reglamento General de Tráfico Público.⁴ El uso ilusón.⁵

Pero las ansias de organizar, y hasta circunscribir la circulación, continuaron. Una ordenanza de 1887 prohibió el tránsito de caballos y vehículos por Perú-Florida, entre Victoria (Hipólito Yrigoyen) y General Lavalle entre las 19 y las 22 horas, con excepción de los feriados o días de lluvia. Las empresas de tranvías que tenían líneas instaladas allí, y que conducían a Belgrano y a la Boca, debieron introducir trazados alternativos.⁶

Hacia fines de la década de 1880, la Comuna trató de reglamentar la frecuencia de coches de tranvías en servicio, de lograr que se fusionaran empresas, de levantar calle por medio las vías, de modo de lograr la agilización del tránsito. Incluso se llegó a pretender concentrar todo el sistema en una sola empresa general, a cambio de ciertos beneficios, pero el proyecto no se concretó. A este punto se habría de llegar con el tiempo, mediante la propia evolución económica de la empresa líder, el Anglo-Argentino, que entre 1908/9 llegó a fagocitar y comprender el 85% de la red tranviaria de la ciudad.⁷

En 1889 se sancionó el Reglamento General de Tráfico Público que instrumentó distintas pautas para los rodados que circularan por el ámbito capitalino. En su artículo 1° establecía la circulación conservando la izquierda y que se adelantara a otros vehículos por la derecha al estilo británico. La razón de ello habría sido lograr un mayor apartamiento entre la larga trenza de unos 3 a 4 metros que utilizaban los cocheros y los transeúntes de la acera cercana. Así se evitaba que les arrancaran los sombreros y hasta los ojos. Como ese látigo se accionaba con la mano derecha, pasado el coche al lado izquierdo, quedaba lejos y sin peligro. La mano quedó establecida de esta manera hasta junio de 1945 cuando por influencia norteamericana pasó a la derecha como aún se conserva en la actualidad.⁸

Otra de las medidas implementadas consistió en prohibir la circulación de carros de carga en el centro por el sector delimitado por 25 de Mayo, Balcarce, Venezuela, Lima-Cerrito y

³ *Memoria de la Ciudad de Buenos Aires*, 1884, v. I, p. XVI-XVII.

⁴ *Actas del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 10 de junio de 1885, p. 28.

⁵ *Memoria de la...*, 1887, v. I, p. 347-348.

⁶ *Actas del...*, 16 de marzo de 1887, p. 69-71.

⁷ *Memoria de la...*, 1889, v. I, p. 203-205.

⁸ Véase nota 29 del Capítulo 12. Sobre la razón de la incorporación de la mano izquierda en la circulación podemos agregar que se debió a un intento de impedir que el látigo de los cocheros molestara a los transeúntes. Sobre este argumento puede consultarse: *Memorias de la...*, 1889, v. I, p. 207 así como *La Razón*, Buenos Aires, 26 de enero de 1942, p. 6. Las disposiciones analizadas se editaron en un folleto titulado: *Reglamento General de Tráfico Público y disposiciones complementarias del mismo*, Buenos Aires, Establ. Tipog. Colón, 1890.

Lavalle, salvo que condujeran productos destinados a casas comerciales allí establecidas, lo cual impedía que se transformara en sector de paso. Las carretas de bueyes sólo podrían, desde entonces, aproximarse hasta unas 25 cuadras de la Plaza de Mayo. También se reglamentó el estacionamiento y los pesos máximos de carga. La resistencia que generó y razones técnicas - como en el caso de los tramways que debieron alterar trazados y la mano de circulación - obligaron a que sus especificaciones fueran en realidad aplicadas con posterioridad. Por lo demás, la población se había acostumbrado bastante rápido a los cambios.

No faltaron quienes propiciaban en el seno de la Municipalidad otras reformas como por ejemplo levantar las vías del radio céntrico o prohibir por completo allí la carga y descarga pretendiendo con ello obligar a que se mudaran los principales almacenes y depósitos a zonas no tan concurridas. En realidad fueron preocupaciones que, pese a paliar situaciones parciales, no fueron definitivas por cuanto la concentración vehicular superó siempre las medidas que se tomaron para organizarla, en un proceso que llega hasta la actualidad.

4. LAS EMPRESAS DE TRAMWAYS.

Las alternativas políticas de la verdadera guerra civil acontecida en 1880, que polarizó las fuerzas en Roca y Tejedor respecto de la cuestión sobre la federalización de la ciudad de Buenos Aires, tuvo indudables repercusiones en todos los aspectos de la vida de los porteños y por supuesto en sus servicios públicos.

Las empresas de tramways resultaron fundamentales en la organización de la defensa por cuanto proveyeron de la caballada. A mediados de junio, las fuerzas provinciales del coronel Arias, bajo las órdenes del gobierno de la Provincia de Buenos Aires, se apoderaron de 200 caballos de invernada que se hallaban en la estancia de la familia Casey de las Toscas (Partido de Chascomús) y que eran propiedad del Tramway Central de los hermanos Lacroze.⁹ El Tranvía Buenos Aires á Belgrano también había debido proveer caballada para las tropas, como se infiere de un legajo por el cual la empresa rechaza una intimación del Estado para construir una vereda alrededor de su Estación Centro América (manzana de Santa Fe, Larrea, Centro América-Pueyrredón-, y Arenales) por no estar en condiciones económicas de efectuar la obra como consecuencia de la guerra, no haber podido prestar servicios y por haber contribuido con sus animales.¹⁰

Muchos fueron los proyectos que se presentaron para lograr la instalación no sólo de líneas del tipo convencional sino especiales. Aquellos tiempos, «de progreso eterno e indefinido» se prestó a todo tipo de delirios.

La propuesta de los señores Ochotorena & Cía. tenía por modelo algunos tranvías «suspendidos» que se habían construido en los Estados Unidos, Inglaterra y como los que por entonces se trataba de imponer en París así como en otras importantes capitales europeas. El proyecto contemplaba la construcción de una vía sostenida a unos 5 metros de altura suspendida por una

⁹ Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Ministerio de Gobierno, 1880, L. 21, Exp. 1691/0.

¹⁰ Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1880, L. 22, Exp. 3420.

estructura de hierro con columnas distanciadas en 20 ó 25 metros colocadas en el borde de las aceras. La propulsión sería eléctrica, a gas o a aire comprimido. Pero no prosperó.¹¹ Otros empresarios desearon aplicar el sistema del Cable-Car, semejante al que circula actualmente en San Francisco. Pero su costo, justificado para ciudades con enormes desniveles altimétricos, no resultaba rentable para una ciudad llana como la nuestra.¹² No faltaron otros proyectos que contemplaban la posibilidad de erigir redes aéreas eléctricas con circuitos circulares, como planificó el empresario Máximo Morguer¹³, o el sistema monoriel cuya concesión había sido solicitada por los señores Garrigós & Cía. —que también fracasó— o el tranvía de tracción mecánica de cable corredizo a alto nivel propuesto por el señor Hugo R. Ford y cuya argumentación para su instalación era el ahorro de espacio, la mayor higiene, la disminución del ruido, el mayor confort en la marcha de los vehículos, y que los postes podrían ser también utilizados por otras empresas de servicios (alumbrado, telégrafo o teléfonos).¹⁴ En 1893 se propuso que funcionara un pequeño tranvía sistema Decauville (trocha menor a la métrica) según presentación hecha por la empresa del señor Máximo V. Ramírez y cuya finalidad era la de vincular la Plaza San Martín con los jardines de Palermo.¹⁵

Otros proyectos de lo más heterogéneos siguieron presentándose no sólo a fines del siglo sino también en la primera década del presente. Nuestra intención no es sin embargo detenernos demasiado en estos proyectos no concretados, sino hacerlo en la evolución histórica del sistema construido.

¹¹ *La Nación*, Buenos Aires, 7 de enero de 1888, p. 1, c. 7.

¹² El sistema de Cable-Car consiste en un cable que avanza por una canaleta a lo largo de todo el recorrido. El coche se «engancha» de él para avanzar. Para frenar se suelta y aplica el freno. Al volver a ceñirse, corre nuevamente con él. Los datos del texto fueron tomados de: *La Nación*, Buenos Aires, 4 de mayo de 1889, p. 2, c. 1.

¹³ *La Nación*, Buenos Aires, 3 de setiembre de 1889, p. 2, c. 4.

¹⁴ *ibidem*, 14 de agosto de 1892, p. 3, c. 3.

¹⁵ *ibidem*, 12 de noviembre de 1893, p. 3, c. 6.

CAPITULO 5

HISTORIA DE LAS COMPAÑIAS TRANVIARIAS A CABALLO HASTA
EL PRIMER ENSAYO ELECTRICO. 1880-97

1. LA COMPAÑIA DE TRAMWAYS CIUDAD DE BUENOS AIRES.
(The City of Buenos Aires Tramways Company Limited)

Con excepción de los primeros tranvías complementarios al ferrocarril, se trataba de la primera empresa de tranvías extranjera que se estableció en la ciudad. Era la que por 1882 tenía la mayor extensión, 57 kilómetros, mientras que el Anglo-Argentino gozaba de 42, el Central 25, el Boca y Barracas 14, y el que conducía a Belgrano 12. En realidad se trataba de una empresa que se vinculaba estrechamente con el Ferrocarril del Sud, que también era británico. Varios directores eran comunes e incluso el presidente del directorio local lo era también de ambas, como en el caso de Guillermo White hacia 1890.

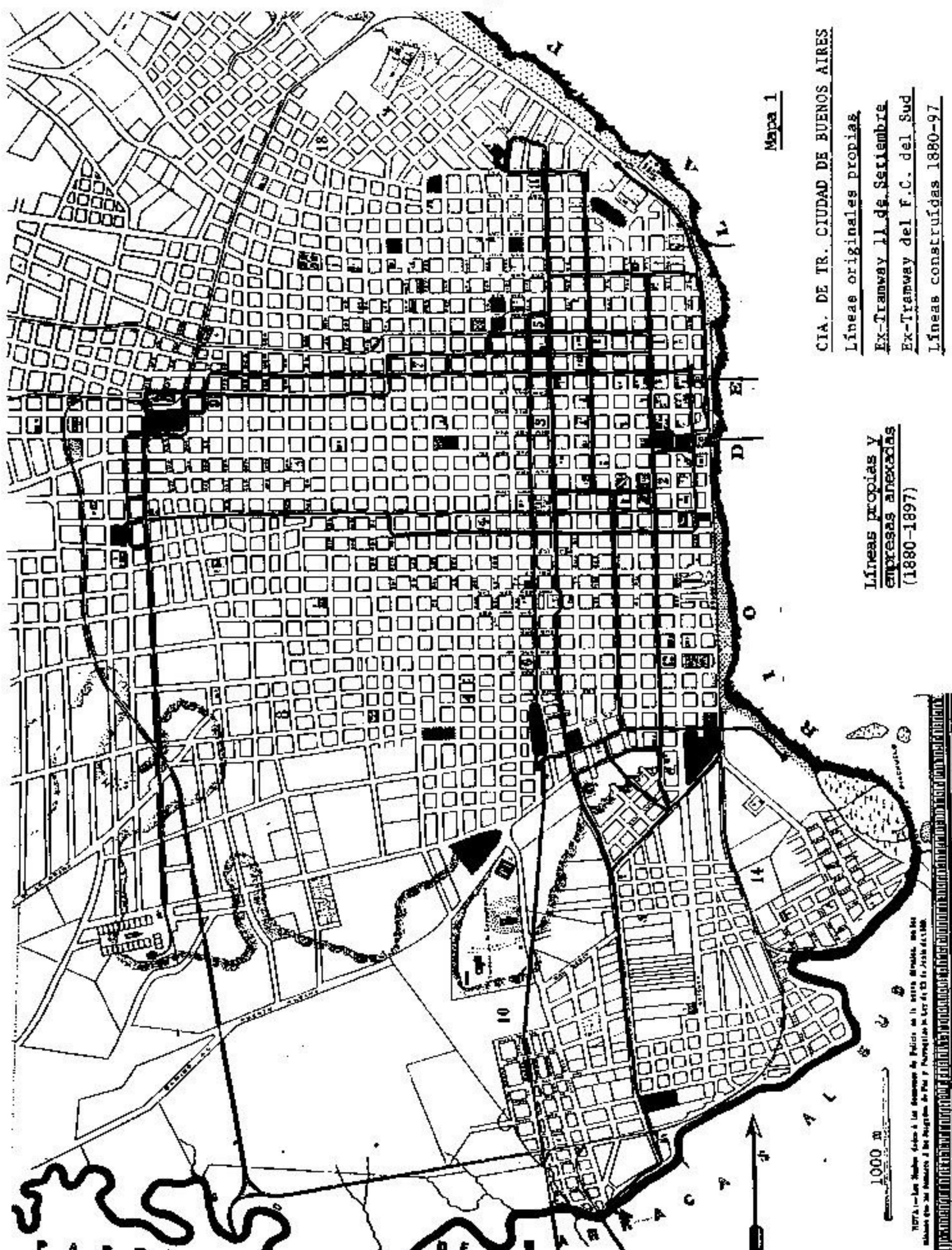
La concesión original se había otorgado en 1869. Sus líneas unieron principalmente el puente de Barracas con La Recoleta por vías alternativas una de las cuales pasaba por la Plaza de Mayo. Un desprendimiento llegaba hasta el muelle de las Catalinas. La primera sección de la línea pionera se inauguró en agosto de 1870.¹

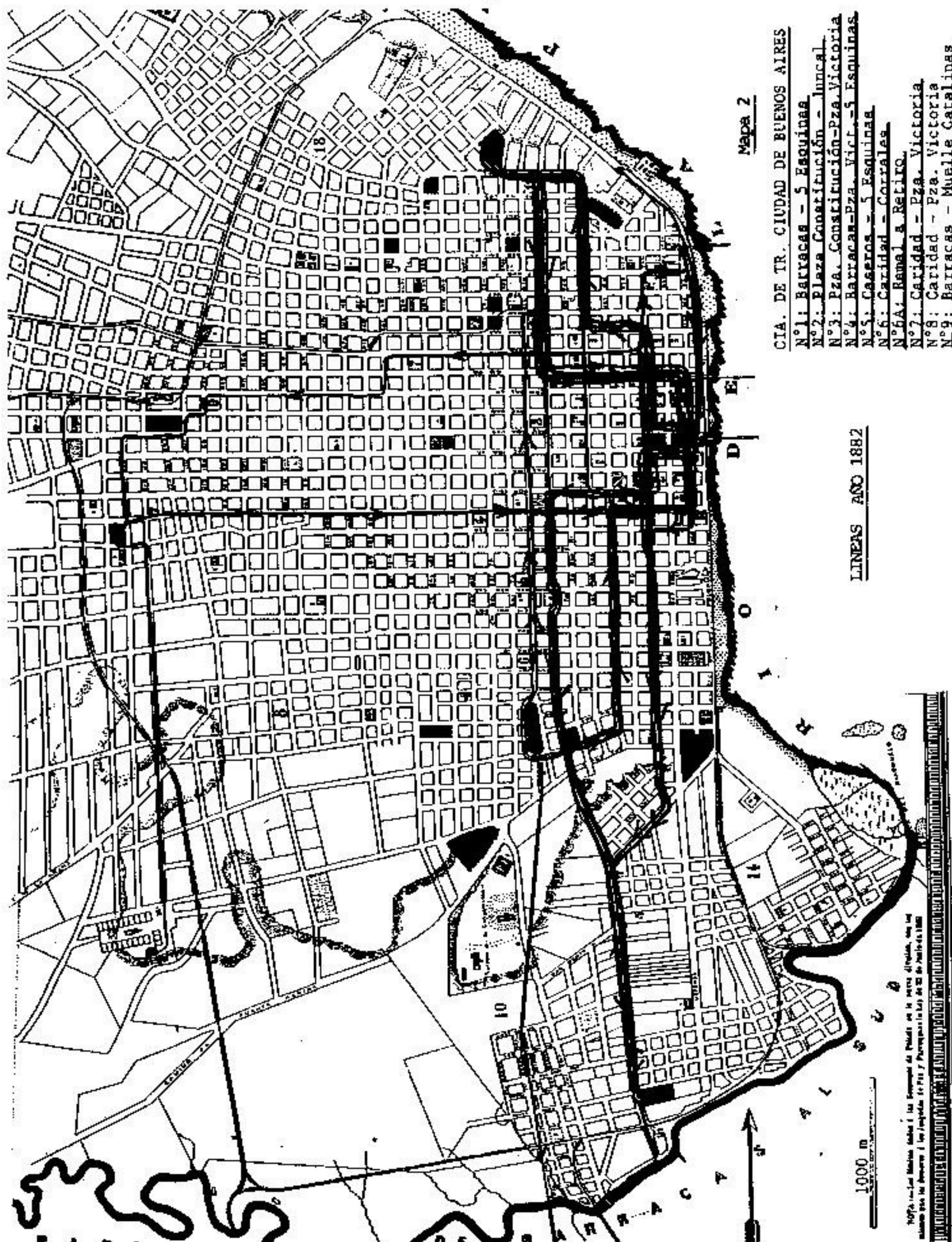
La administración estaba en Buen Orden 930 (Bernardo de Irigoyen 1532 de la nueva denominación y altura) junto a la Estación Brasil. Esta había sido levantada en Buen Orden 983 extendiéndose hasta Brasil, Garay y Tacuarí, con una capacidad para unos 15 coches. Otra era la Estación Barracas ubicada en Montes de Oca 1960 entre Santa Rosalía (Río Cuarto) y la vía férrea (Osvaldo Cruz) mirando al Oeste y al lado de la Est. Tres Esquinas del Ferrocarril a la Ensenada. Una de sus características especiales era que gozaba de un hospital para la caballada herida o enferma. En sus galpones podían albergarse hasta 40 coches. También había allí almacenes de aprovisionamiento general, depósito, talleres, un escritorio y una sala de espera para los pasajeros. La Estación 5 Esquinas estaba en pleno Barrio Norte donde el valor inmobiliario no haría hoy factible este tipo de instalaciones. Se hallaba sobre la Calla Larga de la Recoleta² entre Libertad y Parera, mirando al oeste, pudiendo dar cabida hasta a unos 13 coches.

En 1872 incorporó al Tranvía del Ferrocarril del Sud, que iba por la calle Lima, lo cual no

¹ *Memoria de la Ciudad de Buenos Aires*, 1879, v. I, p. 269.

² También llamada Recoleta para diferenciarse de la Calle Larga de Barracas (actual Montes de Oca). Luego pasó a denominarse Avenida de la República, siendo hoy en día la Avenida Presidente Quirana.





fue más que una transferencia entre empresas vinculadas. Es por ello que incorporó también la Estación Lima. Como ya se ha referido (vide Capítulo 3) ésta había sido clausurada por considerarla poco rentable. Un decreto provincial había conminado al Ferrocarril del Sud a su reapertura por considerar al ramal parte integrante de la concesión férrea. Sin embargo ya había pasado al Tranvía Ciudad de Buenos Aires, quien debió obligarse a instalar una oficina céntrica para que los usuarios pudieran informarse de horarios, adquirieran pasajes y pudieran despachar desde allí las encomiendas sin ser obligados a desplazarse hasta Plaza Constitución. En 1873, incorporó al Tramway 11 de Setiembre, que había pertenecido a los hermanos Méndez. Se transformaba desde entonces en propietaria de la Estación Caridad ubicada en la manzana delimitada por la calle homónima (General Urquiza), Belgrano, 24 de Noviembre y Venezuela, pudiendo albergar hasta 50 tranvías y sus caballadas. Dos paraderos menores se erigían uno en el Matadero, del lado sur del establecimiento, y el otro al costado de la Dársena Sud el cual fue autorizado en 1889. La adquisición de esta última empresa hizo que tomara propiedad de la línea que conducía al Matadero desde la Estación Caridad y que llevaba pasajeros. El hecho de que se negase a adoquinar la calle (La) Rioja, tan importante para el acceso a los Corrales (Parque de los Patrios), hizo que la Municipalidad hiciera la obra por su cuenta pretendiendo luego cobrar lo invertido. El juicio entablado culminó con una transacción entre ambas partes por la cual la empresa terminó abonando \$N 1.800,- por ese concepto.³

Los viajes se realizaban por entonces con algunos problemas propios del primitivismo que aún representaban esos servicios en nuestra ciudad. Coches con goteras, caballos que se desbocaban y salían al galope o eran utilizados cuando estaban extenuados, frenos que se rompían dejando a los vehículos sin control en las barrancas, circulación de jardineras (coches abiertos) aún a fines de mayo haciendo tiritar a sus ocupantes, vías en mal estado que provocaban violentos barquinazos, o cortes en los recorridos evitando llegar hasta las últimas cuadras de un servicio a causa de un retraso dando vuelta inesperadamente para volver en sentido contrario, son sólo algunos ejemplos.

La circulación comenzaba entre las 4 ó 5 de la mañana y se prolongaba hasta las 20, las 22 o la medianoche dependiendo de la época y el día, pudiendo prolongarse hasta la 1. La frecuencia era cada 7, 8, 10, 12, 14 ó 16 minutos según la importancia de la línea y la hora. Lo espaciado del paso de algunos coches hizo que se presentaran reclamos por parte de las autoridades. La tarifa era de 8 centavos y la combinación hacia Corrales costaba también 8. También fue incorporado el sistema de las combinaciones en todas las líneas pero, los abusos cometidos por los pasajeros que burlaron de distintas formas los pagos, provocaron que a mediados de 1890 fuera suprimido dado que no sólo se perjudicaba a la empresa sino también las arcas públicas pues se tributaba sobre las entradas brutas.

Pero no todos eran problemas o perjuicios. En oportunidad de la habilitación por sectores del nuevo edificio de la Estación Constitución (1886) del Ferrocarril del Sud, se incorporaron también algunas ventajas para los pasajeros. El 5 de febrero de ese año entraron por primera vez en ella los coches de esta empresa para emprender el servicio combinado. En realidad no era algo totalmente novedoso porque esa combinación ya la efectuaba en época de su edificio ante-

³ *La Nación*, Buenos Aires, 5 de mayo de 1885, p. 2, c. 2.

rior su propio tranvía, pero luego había caído en desuso debiendo trasladarse los pasajeros hasta la parada que estaba frente a la estación sobre Brasil. Desde ese día, volvían a entrar y a detenerse al lado de los trenes. Los tramways salían luego por los portones laterales de la calle Lima.⁴

Otros servicios, que podríamos considerar públicos, consistían en el traslado de inmigrantes desde el desembarcadero del Riachuelo hasta el Hotel de Inmigrantes que estaba en Retiro (1889), así como también se transportaban los residuos de los mercados Florida, Independencia, Del Centro, Del Plata, Comercio y Lorea hasta el sitio de la quema para lo cual se utilizaban unas zorras de carga, por lo cual se le abonaban \$ 2.500,- mensuales.⁵

La empresa estuvo siempre bien asesorada por personas destacadas de la comunidad. Fueron gerentes: Guillermo H. Moores, Guillermo White, Reginald J. Neild, C.H. Menzies y Francisco Alcobendas, quien renunció como consejero legal al hacerse cargo de la Intendencia (12 de setiembre de 1896/14 de setiembre de 1898).

La conformación de la red fue producto de sus líneas originales, las empresas incorporadas y otras concesiones importantes que se detallan en los Mapas 1 y 2.

2. LA COMPAÑÍA DE TRANVIAS ANGLO-ARGENTINA. (The Anglo-Argentine Tramways Company Limited)

Esta empresa había sido fundada en Londres donde fue inscripta con sujeción a la Ley de Compañías de 1862 en el Registro Público de Comercio de Gran Bretaña. Su objetivo era dedicarse a la explotación del transporte en la ciudad de Buenos Aires. La instalación en nuestro medio se produjo cuando adquirió al Tramway Argentino, que entonces se extendía por 21 kilómetros.

Como ya hemos referido, esta última empresa había construido un trazado en cruz: por un lado unía Recoleta y Constitución cuyo primer sector se inauguró el 29 de junio de 1870 y, por el otro, vinculó la Plaza de Mayo con el pueblo de San José de Flores. Su propietario don Mariano Billinghurst había instalado lo que fue el primer interurbano de Buenos Aires. Pero un traspié comercial de aquél hizo que se desplomaran sus emprendimientos en cadena.⁶ Necesitado de recursos, vendió la empresa a Carlos P. Lumb y Federico Moore en 1874⁷ quienes luego la transfirieron a otra especialmente fundada para su adquisición en 1876, la cual era el Anglo-Argentino.

Comenzó así la historia de una empresa que habría de constituirse en la principal del sistema mediante sus paulatinas adquisiciones y fusiones posteriores. Hacia 1910 controlaba el 85% del movimiento tranviario y, después de 1939, llegó a monopolizar el transporte urbano a través de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, verdadero gigante empresario

⁴ *ibidem*, 6 de febrero de 1886, p. 1, c. 9.

⁵ *ibidem*, 7 de diciembre de 1890, p. 2, c. 5.

⁶ Véanse los aspectos biográficos de Mariano Billinghurst en: Jorge Larroca; Cristian Werckenhien, «Mariano Billinghurst como político y empresario pionero», *Todo es Historia*, a. XXV, n. 297, Buenos Aires, 1992, p. 86-97.

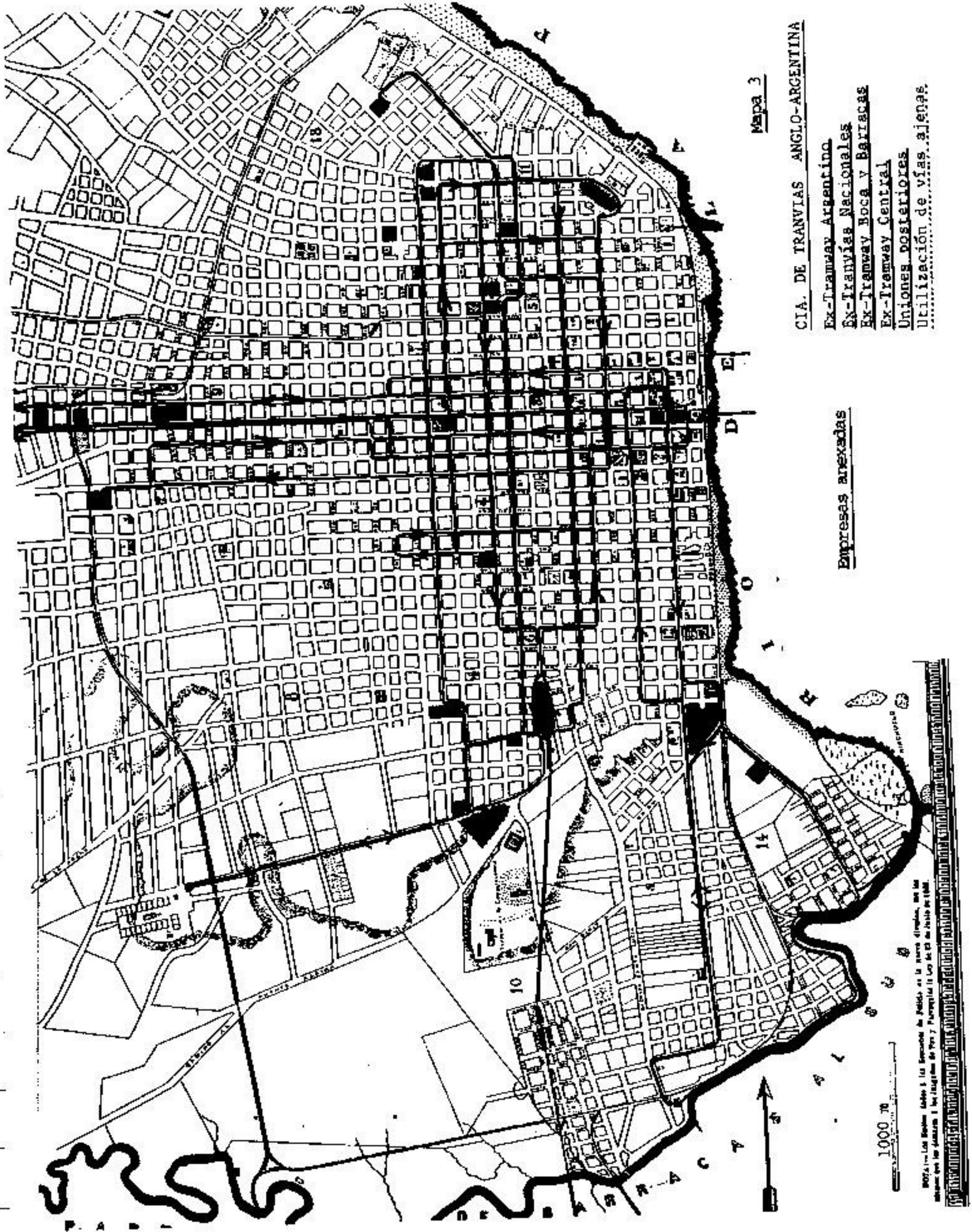
⁷ *El Nacional*, Buenos Aires, 28 de abril de 1874, p. 2, c. 1.

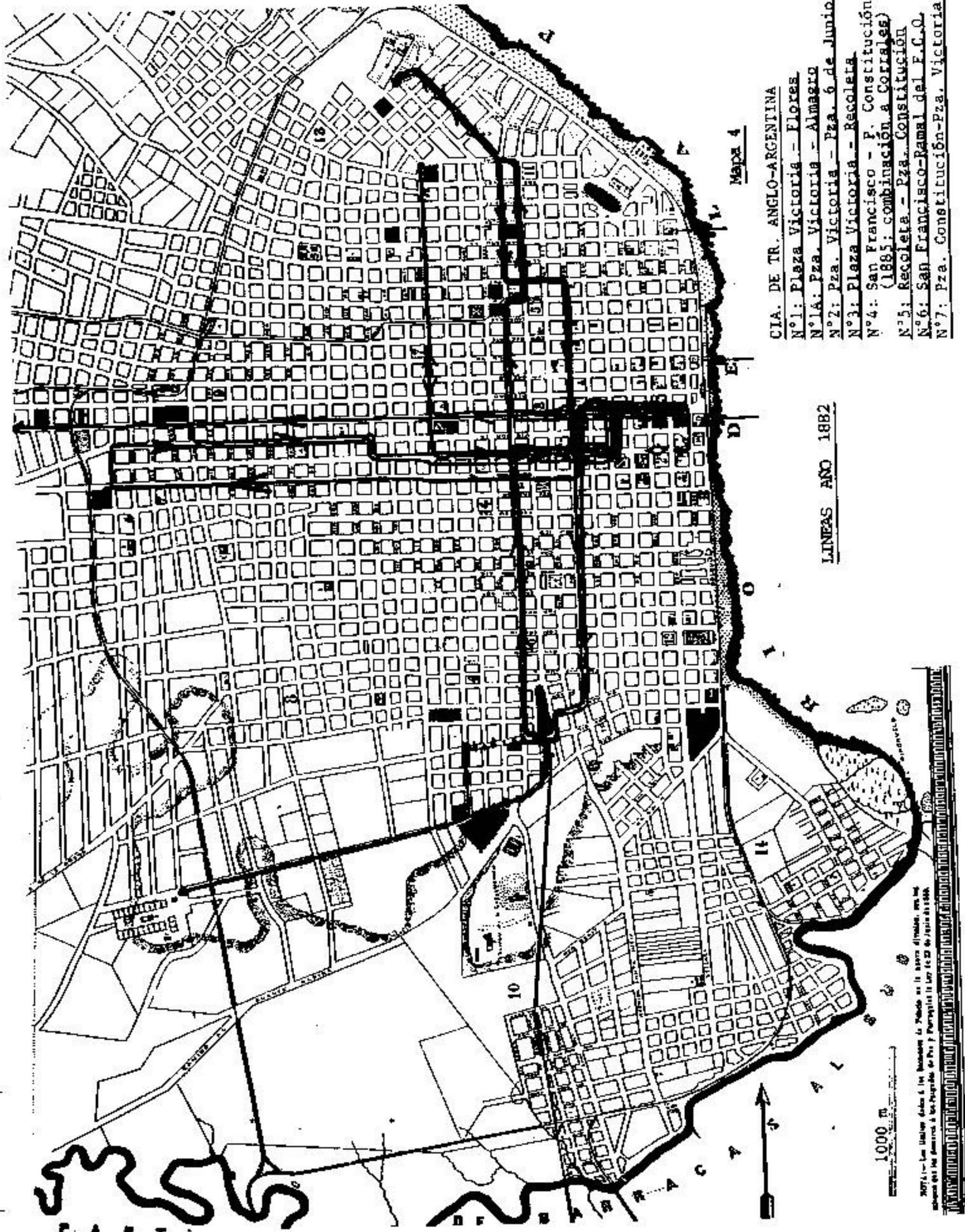
Mapa 3

CIA. DE TRANVIAS ANGLO-ARGENTINA

Ex-Tramway Argentino
 Ex-Tranvías Nacionales
 Ex-Tramway Boca y Barracas
 Ex-Tramway Central
 Uniones posteriores
 Utilización de vías ajenas.

Empresas anexas





especialmente creado para que esta compañía extranjera pudiera dominarlo como parte del «trato benévolo» que debía brindarse a los capitales británicos invertidos en la Argentina, según se había estipulado en el Tratado Roca-Runciman.

La primera adquisición posterior a la de su establecimiento fue la que comprendió a los Tranvías Nacionales el 1° de mayo de 1878, efectivizada el 9 de agosto siguiente. La concesión original había sido otorgada en favor del señor Wells Hood el 3 de setiembre de 1872, inaugurándose el servicio en 1873, siendo entonces la segunda empresa británica que se establecía en Buenos Aires. Sus dos líneas principales unían los Corrales (Parque de los Patricios) con la Plaza 6 de Junio (Vicente López) y el Convento de San Francisco por Potosí (Alsina) y por Moreno hasta las inmediaciones de la calle Loria hacia el oeste. Sobre la base de estas dos empresas, fue que el Anglo-Argentino estructuró sus servicios.

Varias eran entonces las estaciones que servían como base logística de su movimiento. La más importante era la denominada Rivadavia. Estaba sobre la calle homónima número 1869 de la antigua numeración, cuadra que corresponde a la altura entre Mario Bravo y Billingham con contrafrente a Bartolomé Mitre, en el predio que actualmente ocupa el Colegio Mariano Moreno. Una descripción de la época nos permite realizar un recorrido por su interior.

«A la entrada principal por Rivadavia, se encuentra: 1 salón de espera y 2 oficinas para la Administración que son el Escritorio y el cuarto de Consejo. (sic). En el gran patio existe: 1 depósito para la limpieza de lámparas, 1 taller de talabartería y habitaciones para alojamiento del personal del servicio. Sigue después un gran galpón central de 100 varas de largo por 18 de ancho. La armadura de este galpón sostiene una cubierta de fierro galvanizado: en este galpón, destinado al depósito de carruajes, pueden caber 40 de estos cómodamente en las 4 vías que contiene.»

Había otros dos galpones destinados a caballadas y forrajes y a la izquierda un taller de herrería. Tenía agua corriente, alumbrado a gas, un pozo, aljibe y una pileta para la caballada. En una de las vías había un foso para las refacciones de la parte inferior de los coches.⁸

La otra estación que incorporó del ex Tranway Argentino fue Recoleta. Estaba sobre las actuales Vicente López entre Junín y Ayacucho. Había sido construida en 1870 ocupando un terreno de 58 metros de frente por 123 de fondo. Había en ella una casa para el administrador y espaciosos galpones. De los siete que había, dos eran utilizados para el acopio de maíz, pasto y forraje, uno para coches que podía contener hasta 14 unidades, y los restantes cuatro se destinaban para la caballada gozando de 71 pesebres que podían dar cabida hasta a 2 animales cada uno. Tenía alumbrado a kerosene, y todas las comodidades modernas para entonces. Se desempeñaban en ella 58 empleados y 61 empedradores.⁹ En 1890 se adquirieron terrenos anexos para proceder a su ampliación que costaron 2.488 libras esterlinas.

Al adquirir los Tramways Nacionales también pasaron a su propiedad las estaciones. La más importante fue «6 de Junio» ubicada al costado de la plaza homónima (actualmente Vicente López) sobre Arenales esquina Montevideo. Tenía una capacidad para 15 coches. La otra estación estaba en la calle Moreno antes de llegar a (Sánchez de) Loria donde circulaba el «Trencito

⁸ Luis A. Viglione, *Estudio sobre los tranvías en la ciudad de Buenos Aires; Tesis presentada a la Facultad de Matemáticas para optar al título de Ingeniero Civil*, Buenos Aires, 1878, p. 50-51. (*Anales de la Sociedad Científica Argentina*, t. VII, 1879).

⁹ *ibidem*, p. 51; *Memoria de la Ciudad de Buenos Aires*, 1879, v. 1, p. 276.

de la Basura», ramal del Ferrocarril del Oeste que conducía los desperdicios desde el Vaciadero hasta el Riachuelo. Creemos que el Anglo-Argentino la desactivó aparentemente hacia mediados de 1885. Tenía 3 galpones: uno para forraje, uno para coches y otro para las bestias. La estación Corrales se hallaba en la calle Caridad (General Urquiza) lindando con los Mataderos con frente al noreste. Tenía 4 galpones que contenían a los coches, al forraje y a la caballada. El piso era de piedra común, como lo era en casi todas, se alumbraba a kerosene y sólo una docena de trabajadores atendían su servicio.

El 1° de julio de 1887 adquirió al Tramway Boca y Barracas. Una de las líneas originales había sido concedida en favor de Santiago Calzadilla y otras se otorgaron el 15 de marzo de 1869, en beneficio de los hermanos Julio y Federico Lacroze, a quienes interesaba prolongar las líneas de su Tramway Central rumbo a la Boca del Riachuelo. La línea otorgada al señor Calzadilla fue casi de inmediato transferida en favor de los Lacroze. La zona resultaba potencialmente apetecible desde el punto de vista comercial dado que habría de cobrar importancia una vez concluida la construcción del Puerto Madero (comenzado en 1889 e inaugurado en 1898) además de recorrer el sector de la calle Defensa que, por entonces, era el más concurrido de la ciudad. Las obras habían dado comienzo en agosto de 1869 y la inauguración había tenido lugar el 1° de setiembre de 1870. El 21 de setiembre de 1873 se había inaugurado la línea completa que cerraba el circuito en la Barraca de Peña. Pero por distintos problemas, los empresarios prefirieron concentrarse en las líneas céntricas y enajenaron ese sector en favor de su fiador, el señor Mariano Unzué quien, asociado con su cuñado Agustín Zemborain, formó el Tramway Boca y Barracas. La empresa tenía tres líneas:

- *Plaza Victoria-La Boca*: por Defensa, Garay, Paseo Colón, (General) Brown hasta el muelle de cal.
- *Plazoleta de La Boca-Tres Esquinas*: por la vera del Riachuelo, y la calle Larga de Barracas (Montes de Oca) hasta la vía férrea (Osvaldo Cruz).
- *Tres Esquinas-Plaza de la Victoria (de Mayo)*: Larga, Alzaga (Santa Rosalía, luego Río Cuarto), Defensa (Patricios), Brasil, Perú, Florida, Piedad (Bartolomé Mitre), Reconquista y Defensa.

Contaba con 14 kilómetros de líneas. Uno de los problemas legales que afrontaba era el que la oponía a la Municipalidad por el pago del peaje «por el camino del macadam». Era la calle de acceso a La Boca que había sido concedida a los Sres. Calzadilla & Cía. para su construcción y explotación por el sistema de peaje. Tras finalizar el plazo concedido el 24 de julio de 1882, las obras pasaron a ser propiedad pública. Desde entonces la empresa tranviaria debió abonar \$ 150.000,- anuales en concepto de peaje a la Comuna, idéntica suma que anteriormente daba a la compañía privada. Pero se rehusó a continuar el pago al Estado por considerar que una arteria hecha pública no podía ser sometida a tributo para recorrerla. La intimación municipal fue rebatida por la Cámara de Apelaciones que falló contra la autoridad comunal.¹⁰

Uno de los principales recursos de la empresa eran los paseos que se efectuaban los domin-

¹⁰ *La Nación*, Buenos Aires, 25 de junio de 1882, p. 2, c. 2; 26 de julio de 1882, p. 2, c. 1; 15 de enero de 1884, p. 2, c. 1.

gos hacia el Riachuelo. Había allí casas de recreo y todo el mundo tomaba sol y aire puro. La frecuencia de coches era de 10 minutos pero por la tarde, cuando después de las 18 horas todos deseaban retornar a sus hogares, no se daba abasto para el traslado de aquella gran masa de población.

El 3 de julio de 1886 falleció repentinamente el señor Agustín Zemborain en el corralón de madera de su propiedad cercano a la Plaza Constitución. Quizás sea ésta una de las razones por las cuales su socio aceptara la propuesta del Anglo-Argentino para efectivizar su venta. La transferencia corrió desde el 1° de julio de 1887. Los detalles se tramitaron en Londres, en una reunión conjunta que se llevó a cabo el 25 de octubre siguiente. Se incluían en el traspaso las existencias y ganancias obtenidas con posterioridad al 30 de junio.¹¹

Se incorporaba así la estación Almirante Brown ubicada sobre la calle homónima entre 93C y 93D, luego General Martínez y General Zapiola, posteriormente Dulce y Salado, y actuales Pi y Margall y Tomás Liberti, respectivamente. El lote ocupado se extendía en 102 metros de frente por 130 de fondo. La capacidad de sus galpones era para 26 coches. La zona era totalmente periférica.

La siguiente adquisición fue la del Tramway Central, cuya solicitud de concesión se había presentado a las autoridades por los hermanos Julio y Federico Lacroze, allá por 1863. Esta incorporación ya no estaba encaminada hacia una compañía pequeña sino hacia una de las dos pioneras del sistema. Gozaba de importantes servicios céntricos lo cual le aseguraba un tráfico realmente rentable. La concesión era del 29 de diciembre de 1868. Las obras habían dado comienzo en febrero siguiente, inaugurándose la línea completa el 27 de febrero de 1870, el mismo día en que comenzó sus servicios también el Tramway 11 de Setiembre, como ya hemos referido oportunamente. Hacia 1882 tenía ya una red considerable.

La línea original vinculaba las Plazas Victoria (de Mayo) y Once (Miserere). En el sector más central, hasta Entre Ríos-Callao, recorría Victoria (Hipólito Yrigoyen), Piedad (Bartolomé Mitre), o Cangallo (Juan D. Perón); y de allí hacia afuera, sólo por dos calles: Rivadavia o Piedad. Algunos servicios que partían del Pasaje Argentino (Reconquista y Cangallo) llegaban hasta Medrano, en el barrio de Almagro. Las vías descriptas se utilizaron en distintos sentidos, con variaciones a lo largo del tiempo, de acuerdo a diagramas de servicio que cambiaron según decisiones internas de la empresa. La línea Sud, que unía la Plaza Victoria con la esquina de Chile y Entre Ríos, iba por Victoria, Santiago del Estero, Chile hasta Entre Ríos, para volver por esta última, México, Lorea (Presidente Luis Sáenz Peña) -Paraná, Piedad, Reconquista y Defensa.

Otras cuatro líneas iban hacia el norte poniendo en comunicación la Plaza Victoria o el Pasaje Argentino con la Plaza 6 de Junio (Vicente López). Salían todas por Cangallo para seguir por Paraná. Una terminaba en Paraná y Paraguay desde donde volvía. Las otras tres continuaban por Paraná hasta la Plaza, volviendo todas por Arenales para continuar una por Talcahuano, Piedad y Reconquista, la otra bordeaba la Plaza San Martín para tomar Maipú, Piedad y Recon-

¹¹ Vicente Rotta, *El problema de los transportes colectivos en la ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 1937, p. 105; cfr. epigrafe de p. 238 del *Anuario Estadístico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1891.

quista, empalmando en la esquina de Maipú y Paraguay con la que venía por ésta desde Paraná, para continuar igual que la anterior pero hasta la Plaza de Mayo. Y la última venía por Arenales, Suipacha, Temple (Viamonte), Maipú, Piedad y Reconquista. Esta última había sido habilitada el 22 de febrero de 1881, pero la empresa debió luego suspender su servicio por haber dejado incompleto el adoquinado de cuatro cuadras por lo cual se volvió a reabrir recién en abril.

La profusión de vías que se tendían provocó el reconocimiento de sus propietarios como los fundadores de una futura casa «Rotschild Argentina» y con orgullo se consideraba ya a Buenos Aires, en 1880 (!) «The Tramways Town», cualidad característica que habrían de adjudicarle los visitantes extranjeros algunas décadas más tarde.¹²

Una variante de su línea al sur fue habilitada el 26 de setiembre de 1881. Iba por México, desde Entre Ríos hasta Piedras, luego por esta última, Alsina, Chacabuco-Maipú, Piedad, Reconquista y Defensa. La vuelta se efectuaba sobre un tramo de vía nuevo que llegaba hasta Piedras y Alsina donde empalmaba con las vías del Anglo-Argentino de las cuales se servía hasta arribar a sus propias vías para llegar a la Plaza Victoria. Y una última línea iba a Plaza Constitución. Había sido concedida a los hermanos Lacroze el 15 de diciembre de 1879 junto con otros recorridos. Partía de la Plaza Victoria para seguir por la calle homónima y continuar por Santiago del Estero, Comercio (Humberto I) y Lima para llegar a la estación del Ferrocarril del Sud (Roca). Volvía por Lima, Comercio, Piedras, Alsina, Chacabuco-Maipú, Piedad, Reconquista, Defensa hasta su punto de partida. Había sido habilitada en abril de 1882.

El 23 de marzo de 1889 se habían concedido siete nuevas líneas en favor de Federico Lacroze de modo que se pudiesen prolongar y unir distintos recorridos establecidos hasta entonces. Pero la venta inminente de la empresa hizo que no se llevaran a cabo, al menos, bajo su administración.

Los recorridos eran identificados con un código de banderas en el frente de los coches. La francesa era utilizada por los que iban al Once por Cangallo y continuaban hasta Almagro; los colores punzó y amarillo eran colocados en la línea sud; la blanca con una cruz azul marcaba los coches que iban por Paraná, Paraguay y Maipú, etc. Por la noche se empleaba un código de luces también con colores: la punzó era usada para los recorridos del oeste, la blanca para los del sur, y la verde para los del norte. En 1885 un grupo de vecinos gestionó ante la Intendencia el reemplazo de las banderas por tablillas indicadoras lo que resultaba más práctico, pues no todos memorizaban su simbología.

Respecto de la calidad de sus servicios podemos concluir que eran deficientes en varios aspectos. Las quejas se centraban en la línea sud, la más «descolgada» de su red, pues los usuarios no estaban dispuestos a esperar entre 20 y 30 minutos a los vehículos, prefiriendo tomar los que hacían idéntico trayecto de la empresa Ciudad de Buenos Aires, aún cuando eran un poco más caros. Otro problema era que no llegaran los coches hasta la Plaza Victoria, pues se había tomado por costumbre desenganchar la caballada en Chacabuco y Victoria para pasar a los pasajeros de varios coches a uno solo, a fin de liberarlos rápidamente y emprender el regreso de modo de ganar tiempo aún sin completar el recorrido.

¹² *La Nación*, Buenos Aires, 25 de agosto de 1880, p. 2, c. 1.

Entre los aspectos positivos, se gozaba de un servicio de combinación (que variaba en sus horarios cuando lo hacía el ferrocarril) en la Estación Once que transportaba a los pasajeros en 18 minutos hasta la Plaza de Mayo en viajes directos o «expresos» que no se detenían en el camino. Resultaba ser una inteligente forma de competir con otras empresas en aquella zona tan concurrida y con lo cual lograba captar mayor cantidad de pasajeros que las demás. Desde 1885 las zorras de la empresa fueron utilizadas para el traslado de escombros de las demoliciones que habrían de dar paso a la nueva Avenida de Mayo. Dos años después, se incorporaban los servicios nocturnos en la línea de Almagro con lo cual, cada hora, entre la medianoche y la madrugada, había un servicio «a las en punto» hacia el centro, así como «a las y media» hacia afuera. En noviembre de 1888 se inauguró el servicio «en redonde» que iba desde Chile y Lorea por la última y Paraná hasta Arenales para volver por Talcahuano-Santiago del Estero. Se trataba de una vinculación de las líneas sud y norte en forma radial sin que pasaran por el Pasaje Argentino o la Plaza Victoria.

En 1889 se produjo la venta de la empresa. La causa de la disolución se debió a las desavenencias surgidas entre los hermanos Lacroze. El origen del acuerdo comercial se remonta a 1883 cuando ambos firmaron un contrato. Las bases habían sido establecidas con justicia por cuanto, para evitar una dirección conjunta, se había decidido que uno se convirtiera en arrendador y otro en arrendatario de su mitad. Para determinar quien habría de asumir cada rol, se estipuló que sería arrendatario el que ofreciera mayor precio en una propuesta cerrada y que sería abierta frente a escribano. Federico ofreció \$ m/c 150.325 = \$N 6.213 y Julio ofreció \$N 4.200, pasando a ser arrendatario del primero. Por el decreto del curso forzoso se produjeron algunos entredichos entre ambos hermanos por cuanto la moneda quedó depreciada respecto del oro. Julio pretendió entonces que su hermano equiparara la cifra con el equivalente valor metálico. Las discusiones sobre la moneda en la cual debían liquidarse los compromisos pasó entonces al tribunal arbitral, según estipulaba el artículo 22° que preveía casos de conflicto. Aquí se falló en favor del arrendatario, vale decir, de Federico.¹³

Para entonces se había establecido también una sección suburbana del Tramway Central que monopolizó el eje de la Avenida Corrientes desde Medrano, que hasta 1887 era el límite del Municipio (antes de incorporarse los Municipios de Flores y Belgrano con los cuales se llegó casi a los límites actuales). Llegaba hasta la Chacarita donde se brindaba acceso al Cementerio del Oeste. La concesión había sido firmada en 1884 comenzando a brindar servicios dos años después.¹⁴

Las desavenencias llevaron a la disolución de la empresa. El 1° de mayo de 1889 Federico transfirió la empresa a Samuel B. Hale & Cía.¹⁵ Este la transfirió a su vez al Anglo-Argentino el día 1° de mayo de 1890. Las acciones del Tramway Central, que eran 100.000 de 5 libras esterlinas cada una y que totalizaban la suma de 500.000 libras esterlinas, pasaron a manos del Anglo-Argentino el día 20 de mayo de 1890. La escritura fue firmada el 29 de noviembre de ese

¹³ *ibidem*. 8 de abril de 1885, p. 2, c. 1; 7 de octubre de 1888, p. 2, c. 2.

¹⁴ Véanse mayores precisiones en el apartado respectivo de este capítulo.

¹⁵ *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1889, L. 131, Exp. 15.960. Federico Lacroze informa que se desprendió de la empresa el 1° de mayo de 1889.

año ante el escribano de la capital Tristán M. Almandós.¹⁶

Concluía así el proceso de incorporaciones iniciales encarado por el Anglo-Argentino. Para que se tenga una idea del importante paso que acababa de dar este último, digamos que su capital total hasta entonces era de 800.035 libras esterlinas y a las que ahora se sumaba un capital de 500.000 libras esterlinas.¹⁷

En junio de 1890 la Municipalidad había concedido algunos desvíos y conexiones para posibilitar la unificación física de ambas redes. También pasaban a propiedad del Anglo, las estaciones Rivadavia y Santiago del Estero.

La estación Rivadavia o Central (como también se la llamó para evitar confusiones con la otra Rivadavia, pero acentuándose sobre todo esta última denominación al pasar ambas a una misma empresa) se levantaba sobre la avenida homónima en la manzana delimitada por aquella, Bartolomé Mitre, Agüero y (Sánchez de) Bustamante. La otra estación era Santiago del Estero, ubicada en esa calle número 337-339 de la vieja numeración y 737-739 de la nueva, entre Chile e Independencia mirando al Este. Se había comenzado a construir en 1883 para brindar cocheras a los vehículos principalmente de la línea sud. Se solían guardar allí unos 150 caballos, aunque por sus características y la legislación vigente sólo podía ser habilitada para unos 86. Fue clausurada en 1895 con autorización de la Intendencia dado que el Anglo-Argentino había decidido racionalizar algunas líneas del Tramway Central que competían con otras suyas.

En base a las empresas adquiridas: el Tramway Argentino, los Tranvías Nacionales, el Tramway Boca y Barracas, y el Tramway Central, el Anglo-Argentino llegó a conformar una importante red. Con la última incorporación, de 80 kilómetros en servicio había pasado a dominar 105 kilómetros. Ello la situó en el primer lugar teniendo en cuenta este tópico. Le seguía el Ciudad de Buenos Aires con 60 kilómetros y otras menores que no llegaban ni a la mitad de esta última cifra. Las frecuencias y líneas se incrementaron aún más porque se habilitaron combinaciones y se dieron distintos sentidos a varias vías conformándose recorridos más directos al utilizarse tramos antes separados y hasta competitivos. No faltó la construcción de pequeñas prolongaciones para dar nacimiento a un sistema más racional, como por ejemplo la sección de Brasil entre Salta y Lorea que vinculó Plaza Constitución con la línea que iba por esta última arteria, de los antiguos Tranvías Nacionales, y que también daba salida a los coches que se guardaban en la Estación Salta.

Esta última había sido construida por cuenta propia. Se había habilitado a fines de 1882 para dar cabida a los vehículos afectados a la zona sur. Estaba ubicada en Salta y Brasil sobre un predio de 59 metros por 127 teniendo una capacidad para 21 coches. También tenía entrada por Santiago del Estero, ocupando media manzana sin llegar a O'Brien.

Otro de los tramos de unión era el de Balcarce entre Alsina y Rivadavia, habilitado en noviembre de 1885, y que desde entonces sirvió al lado de las vías que el Ciudad de Buenos Aires ya tenía desde tiempo atrás.¹⁸

¹⁶ Vicente Rotta, *ob. cit.*, p. 106.

¹⁷ *Informe de la Comisión Técnica sobre Tranvías*, Buenos Aires, Municipalidad, 1923, p. 10 y 88.

¹⁸ *La Nación*, Buenos Aires, 8 de abril de 1881, sección complementaria, p. 1, c. 8; 6 de enero de 1883, p. 2, c. 6; 25 de noviembre de 1885, p. 3, c. 4.

Finalmente debemos hacer algunas referencias sobre la línea suburbana a Flores y Floresta. En Flores se había construido la estación sobre Rivadavia entre Quirno y San Ramón (José Martí), mirando al norte, siendo la calle del fondo Unión (Ramón L. Falcón).

Era una antigua estación del Tramway Argentino que hacía las veces de terminal de la línea a aquel pueblo inaugurada en 1871. En 1889 se había invertido una suma considerable para construir una nueva y aumentar así su capacidad debido a la intensificación del tráfico de la zona. Esta causa motivó que se gestionara además la prolongación de la línea hasta La Floresta, siguiendo unos 1.700 metros más hacia el oeste por Rivadavia. La concesión fue firmada el 24 de noviembre de 1888¹⁹, y el 24 de junio de 1889 se habilitó aunque los pasajeros debían hacer combinación en Flores para continuar el viaje. La frecuencia variaba desde los 15 minutos hasta 1 hora en los horarios nocturnos. La tarifa implementada era de 8 centavos de Floresta a Flores, 15 hasta Caballito, 20 hasta Almagro y 25 al centro. No faltó mucho para que se pensara en la construcción de una nueva cabecera en Floresta. En 1890 se estableció como terminal el predio ubicado entre las actuales Rafaela, Fernandez, Olivera y Ramón L. Falcón. En ese lugar habrían de terminar innumerables servicios de la empresa durante muchos años.

Finalizando con la enunciación de las estaciones, sólo nos queda hacer una breve referencia a la Estación Caseros, que en realidad eran talleres. Habría sido construida en 1879 aunque no estamos totalmente seguros dado que la información es ciertamente contradictoria. Estaba en la calle homónima esquina Lorea (Presidente Luis Sáenz Peña), mirando al sur.²⁰ En 1895 se adquirieron nuevos terrenos sobre la Avenida Caseros en la suma de 4.211 libras esterlinas para proceder a su expansión. Al año siguiente se invirtieron otras 1.897 libras esterlinas en la compra de otros terrenos y en la construcción de una nueva estación para albergar modernos talleres que se ubicaron sobre la misma calle entre Pichincha y Matheu, también mirando al sur. En la terminación de las obras se habían invertido, en 1897, unas 3.606 libras esterlinas.

El servicio en general era bastante efectivo, aunque siempre había manifestaciones del público que se quejaba de las más variadas cuestiones que podían, a su entender, mejorarse sólo con la buena voluntad de la empresa. No eran infrecuentes tampoco las discusiones entre el personal y los pasajeros especialmente por los «boletos de combinación» que no siempre eran aceptados por los mayores (guardas), o por la escasa frecuencia de los servicios (especialmente en la línea a Corrales -Parque de los Patricios-). También había quejas por las tarifas. En 1890 se había denunciado a la empresa por haber llevado las correspondientes a las líneas del norte del ex-Tramway Central de 5 a 8 centavos, sin justificación alguna. Ello motivó una nota del intendente al Anglo, fechada el 16 de septiembre de ese año, para que se restableciera la tarifa anterior. La empresa cumplió pero redujo las frecuencias de la línea sud, por lo cual los pasajeros debían desde entonces, en la mayoría de los casos, «hacer aquel largo viaje parados». La época inflacionaria, y de gran crisis económica, haría que no fuera el último aumento registrado. El 15 de noviembre de 1895 entraba en la sesión del Concejo Deliberante una solicitud por la cual el Anglo pidió un aumento a 10 centavos para los pasajes en el área céntrica. Fue votado

¹⁹ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes, ordenanzas, decretos y contratos de concesiones de tranvías*, Buenos Aires, G. Kraft, 1909, p. 210-213.

²⁰ *Memoria de la Ciudad de Buenos Aires*, 1879, v. I, p. 277.

afirmativamente con la condición de que se aumentaran allí las frecuencias.²¹

Las más pintorescas anécdotas se suscitaron sobre todo en la línea interurbana a Flores. Era común una frecuencia deficiente en relación a la demanda, que se utilizaran coches abiertos aún a fines de abril, que descarrilaran por el pésimo estado de la vía (que era la más prolongada después de la que conducía a Belgrano). Esta circunstancia se hacía tediosa por cuanto los pasajeros debían descender para aliviar el vehículo y posibilitar su encarrilado, más aún, cuando la operación se repetía varias veces en el trayecto... No faltaban tampoco problemas al pretenderse cobrar nuevamente un viaje interrumpido. Todo ello se debe sumar a las frecuentes demoras que debían soportarse frente a la Estación Rivadavia para posibilitar el cambio de los caballos o por el cierre de las «portadas» (tranqueras a modo de barreras) del Ferrocarril del Oeste en Rivadavia y Loria cuando pasaba un tren que conducía hacia el Riachuelo.²²

Pero la empresa no sólo transportaba pasajeros sino también cargas. Ya en 1880, había conducido 2.857 reses a los mercados.²³

3. EL TRAMWAY RURAL.

(Desprendimiento del Tramway Central, precursor de la Compañía de Tranvías Lacroze de Buenos Aires Limitada)

Ya habíamos hecho referencia a que la empresa de marras era en realidad un desprendimiento del Tramway Central, que recorría el sector suburbano cuyo eje principal era Corrientes entre Medrano y Chacarita. Perteneció a Federico Lacroze quien había iniciado en forma separada este emprendimiento en virtud de algunas desavenencias con su hermano Julio. La idea de vincular poblaciones de campaña de la Provincia de Buenos Aires siempre había rondado en la mente de ambos. Ya en 1884 habían presentado una solicitud al gobernador pidiendo una concesión para la construcción de un tramway de Buenos Aires a Tandil.²⁴ El ingeniero Julio Lacroze había editado también un estudio titulado *Los Tramways en la campaña. Ventajas de este sistema de locomoción y su aplicación en la Provincia de Buenos Aires*²⁵ donde explicaba las alternativas importantes que se multiplicaban, en función del progreso de la renta pública y privada, merced al trazado de estas líneas a caballo de larga distancia.

El proyecto contemplaba el paso por San Justo, Cañuelas, Monte, Las Flores, Rauch; y atravesando por Saladillo, Alvear, Tapalque, Azul, se llegaba a Tandil y Olavarría respectivamente. El ferrocarril requería de inversiones cuantiosas por su costosa infraestructura no siempre rentable en zonas semiproductivas y sólo potencialmente ricas. Señalaba que habría de ser ventajoso trazar nuevos accesos entre la campaña y Buenos Aires o crear líneas menores complementarias de las troncales ferroviarias. El pilar que sostenía la idea era sobre todo el prestigio de

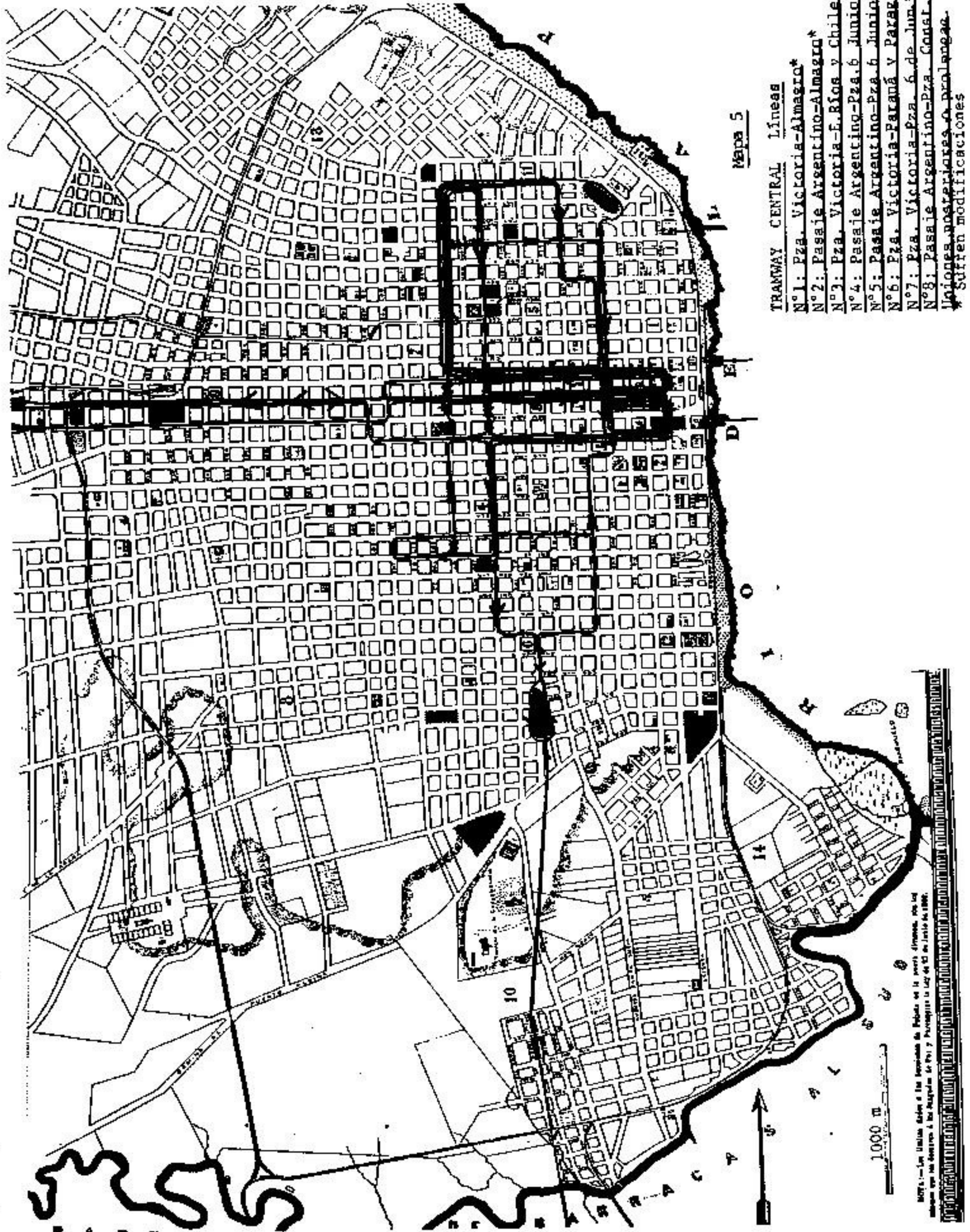
²¹ *Actas del Honorable Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 15 de noviembre de 1895, p. 742-743.

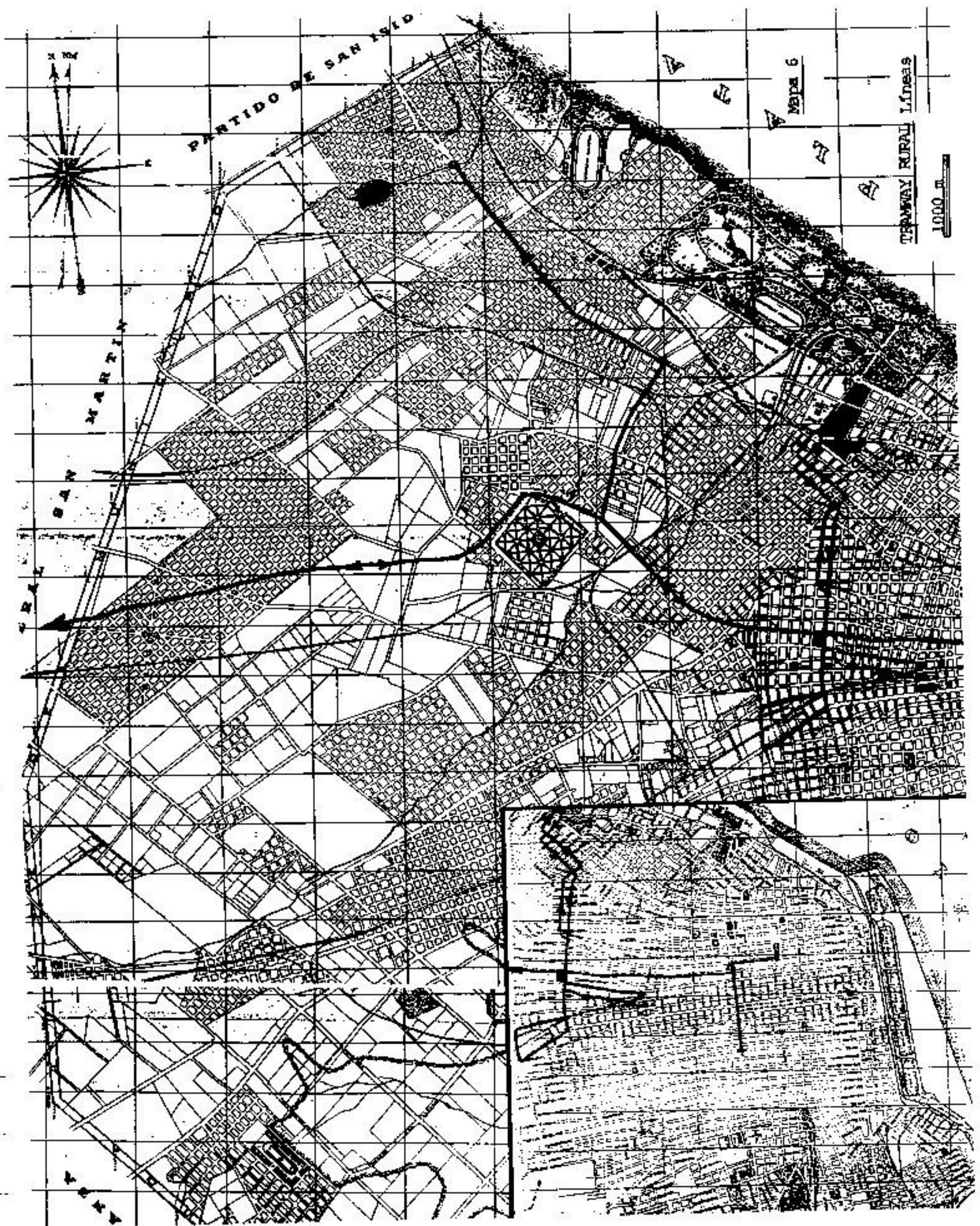
²² Se inició un expediente ante las autoridades denunciando el cierre de este paso casi por una hora. *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1886, L. 94, Exp. 4.070.

²³ *Memoria de la Ciudad de Buenos Aires*, 1880, p. 141.

²⁴ El texto fue publicado en un folleto de 7 páginas, en Buenos Aires, por la Imp. El Demócrata en 1884.

²⁵ Julio Lacroze, *Los tramways en la campaña. Ventajas de este sistema de locomoción y su aplicación en la Provincia de Buenos Aires*, Buenos Aires, Imp. Pablo Coni, 1875, 51 págs.





los concesionarios. El hecho de partir de San Justo obligaría a trazar una línea adicional entre aquel punto y Almagro (Medrano y Corrientes) donde estaba la estación del Tramway Rural con el que debería empalmar. Pero finalmente se desechó la idea.

Lo que no quedó en el vacío fue el proyecto del Tramway Rural. La concesión con Federico Lacroze fue firmada el 2 de octubre de 1884. Contemplaba partir de la estación Almagro del Ferrocarril del Oeste (ubicada sobre la vía del actual Ferrocarril Sarmiento esquina Medrano, lado oeste) para continuar por Medrano (límite del Municipio), Corrientes hasta llegar a la Chacarita (Cementerio del Oeste) y continuar desde allí por Colegiales (Federico Lacroze) y Santa Fe (Cabildo) hasta los terrenos conocidos como Chacra de White en el pueblo de Saavedra, en lo que hoy es Nuñez, para seguir finalmente hasta San Martín y otras localidades de la Provincia. Tras algunas modificaciones y formalidades se llegó al contrato definitivo firmado el 4 de febrero de 1886. También se vislumbró la construcción de un ramal que uniera en forma directa Chacarita con San Martín como también llegar hasta Bella Vista, San Miguel, Pilar, Capilla del Señor, San Andrés de Giles, Carmen de Areco, Salto, Rojas hasta la Villa Colón. También se contemplaron ramales desde Capilla del Señor hasta Zárate y Campana, y de Giles hasta Luján, Marcos Paz, San Vicente y La Plata. Con excepción de estos últimos, corresponden al trazado del actual Ferrocarril General Urquiza.

Comenzó entonces a desarrollarse el sector suburbano del Tramway Central, que era el Tramway Rural, que comenzó a circular en 1886. La línea entre Saavedra y San Martín fue dejada sin efecto por cuanto se construyó la alternativa directa entre Chacarita y ese último punto, así como se llegó también desde Chacarita hasta Pilar, a 55 kilómetros, que se cubrieron por primera vez el 15 de mayo de 1887.²⁶ La línea a Zárate se habilitó al público el 27 de julio de 1888, no siguiendo hasta Campana. Allí se habría de vincular por ferry-boats con las líneas de la Mesopotamia y, desde 1913, con Asunción del Paraguay. La línea principal de Pilar a Giles se abrió el 24 de mayo de 1889, hasta Heavy el 17 de diciembre de 1892, a Carmen de Areco el 15 de marzo de 1894 y a Salto el 1º de diciembre de 1896. Todo efectivizaba lo concedido ya el 2 de octubre de 1884.

Con el tiempo habría de diferenciarse el sector de líneas de Chacarita hacia el interior, del sector urbano, por haberse autorizado en aquél la utilización de la tracción a vapor.²⁷ Ello posibilitó que por decreto provincial del 26 de agosto de 1897 se convirtiera ese sector en Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires. Otro decreto del 31 de diciembre de ese año lo declaró ferrocarril nacional.²⁸

Bajo esta denominación se le concedieron en 1903, los 47 kilómetros entre Salto y Rojas pero que no llegó a inaugurar sino hasta que se lo transfirió en favor de la Sociedad Anónima del Ferrocarril Central de Buenos Aires, según decreto de autorización del 11 de octubre de 1906. Bajo esta denominación las vías siguieron rumbo a Rojas, habilitadas el 15 de marzo de

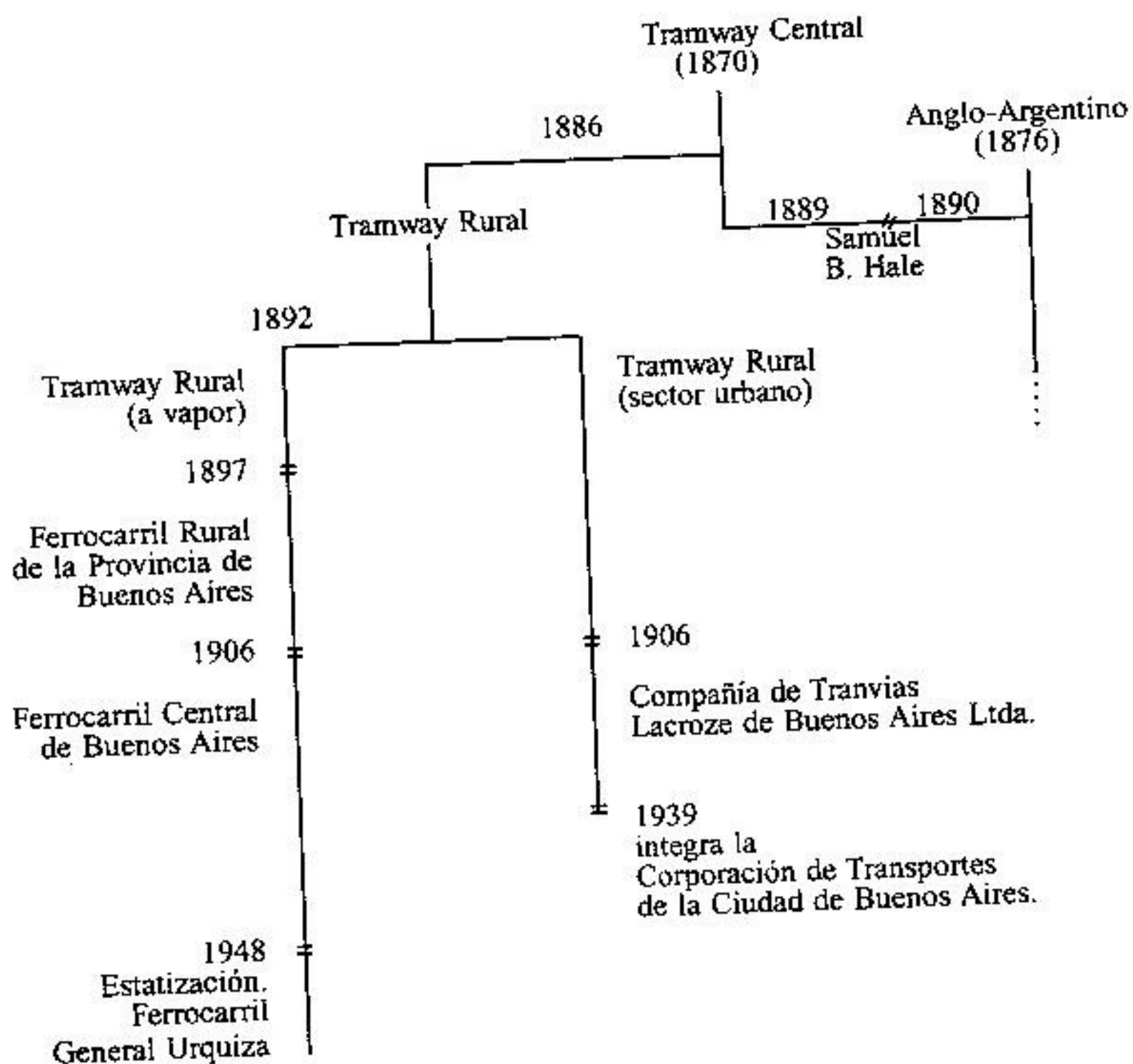
²⁶ *La Nación*, Buenos Aires, 20 de mayo de 1887, p. 2, c. 2.

²⁷ La utilización del vapor fue concedida por decreto de la Provincia de Buenos Aires del 5 de setiembre de 1891 así como por ley nacional 3819 firmada por Julio A. Roca y Emilio Civit, el 29 de setiembre de 1899.

²⁸ La jurisdicción nacional se imponía a las empresas que cruzaban límites federales, incluido el capitalino, con lo cual quedaba sujeto a la Ley de Ferrocarriles número 2873.

1909, a kilómetro 304 el 7 de diciembre de 1914, y a la estación «4 de Febrero» (en virtud de la concesión originaria) el 29 de julio de 1915, donde quedó su cabecera, en su fracasado intento por llegar a Villa María (Córdoba).

TABLA 4: EVOLUCION DE LAS EMPRESAS "LACROZE".



En el Gran Buenos Aires, el Ferrocarril, construyó dos ramales suburbanos. Uno llegó a San Martín siendo habilitado el 20 de enero de 1911. El otro brindó acceso al Campo de Mayo desde su habilitación el 30 de noviembre de 1914. Tras la estatización de 1948, todas estas líneas pasaron a integrar, junto con las de la Mesopotamia, el Ferrocarril General Urquiza, integrándose así toda la red de trocha media del país (normal europea 1,44 m).²⁹

Mientras se desarrollaba el sector férreo desde Chacarita hacia afuera, las líneas del centro también lograron recomponer una nueva red que, con el tiempo, habría de dar nacimiento a la Compañía de Tranvías Lacroze de Buenos Aires Limitada. Esta fue fundada oficialmente el 13 de junio de 1906. Volvía así a reconstituirse el sistema que había quedado descabezado al enajenarse el Tramway Central. Sigamos un poco más de cerca las alternativas de esta evolución que atañe específicamente a nuestro trabajo.

La primera expansión de líneas fue concedida el 19 de abril de 1887 por el gobernador Máximo Paz a don Federico Lacroze. Recordemos que la calle Medrano marcaba el límite del Municipio de Buenos Aires con la Provincia homónima antes de incorporarse Flores y Belgrano. Por el contrato firmado el 20 de mayo se ampliaba su red por Rivadavia y Piedad, entre Medrano y Río de Janeiro. El nuevo recorrido, que también partía de la estación de Medrano y Corrientes, se inauguró el 5 de mayo de 1890.³⁰

El 19 de julio de 1887 por nueva concesión se amplió el tejido del Tramway Rural en lo que, con el tiempo, habría de ser su principal acceso al centro, más aún, cuando dos años más tarde se hubiere de vender el Tramway Central. Esta importante línea partía de Corrientes y Medrano para avanzar por la primera, Callao, Lavalle hasta la Plaza homónima para empalmar con el entonces Tramway Central por Paraná y por Talcahuano. Otra vía iba por Callao-Entre Ríos desde Corrientes hasta México, en lo que podría configurar un nuevo acercamiento hacia la cabecera de la línea Sud. Pero el tema principal de la concesión fue la fijación de las bases para el establecimiento del servicio fúnebre a la Chacarita.

Una ordenanza municipal del 7 de abril de 1886 había dispuesto la clausura de los cementerios del Norte (Recoleta -el cual, por albergar a la elite porteña, nunca se cerró-) como el de los Disidentes (Plaza 1° de Mayo, en parte de la manzana delimitada por Pasco, Alsina, Pichincha e Hipólito Yrigoyen y que recién se trasladó hacia la década del '20). Ello hizo necesario la habilitación de un nuevo enterratorio. En la Chacarita se había conformado el cementerio hacia 1871 (Parque Los Andes) como consecuencia de la devastación provocada por la epidemia de fiebre amarilla. Este también debía reubicarse por la falta de lugar, dado que ya comenzaba a utilizarse espacio destinado originalmente para los pasillos. Habilitado el nuevo cementerio ensanchado, que es el actual, se procedió a la remoción de las tumbas dando lugar al parque. Todo esto hizo que se pensara en brindarle un más eficiente acceso. El 22 de diciembre de 1886 una nueva ordenanza ratificó la prohibición del funcionamiento de cementerios dentro de la ciudad (según los antiguos límites: hasta el Arroyo Maldonado, Córdoba, Medrano-Castro Barros, Ve-

²⁹ Francisco Barrés, *Reseña de los Ferrocarriles Argentinos. Principales antecedentes legales y estadísticas: 1857-1944*, Buenos Aires, Asociación Congreso Panamericano de Ferrocarriles, 1945, p. 27-33; *Mapa Portátil de los Ferrocarriles de la República Argentina*, Buenos Aires, Ludwig, 1928. [desplegable].

³⁰ *La Nación*, Buenos Aires, 6 de mayo de 1890, p. 2, c. 2.

nezuela y Boedo-Sáenz). Se abrió entonces la licitación para establecer el servicio fúnebre. Lo habría de tres clases; la «tercera» correspondería a los cadáveres procedentes de hospitales, asilos, de la policía o los denominados «pobres de solemnidad». Otorgado a la empresa, Federico Lacroze solicitó a fines de 1887 la remoción de las vías del Ferrocarril del Oeste que con sus trenes a vapor había realizado ese recorrido que se venía a reemplazar. Se debía proceder a continuación a la nivelación de la calzada para dar comienzo a la construcción del tranvía.³¹

El servicio de conducción de cadáveres se autorizó el 14 de noviembre de 1887, comenzando a operar el 9 de enero siguiente. Perduró hasta el 17 de abril de 1890.³² En ese tiempo se volvió a habilitar el «depósito fúnebre» de Corrientes y Bermejo (Jean Jaures), aunque sólo en forma provisional.

No debe confundirse este servicio con el de la línea de pasajeros que utilizaba las mismas vías. Había sido inaugurado el 1° de noviembre de 1886 -fecha muy provechosa desde el punto de vista económico para un ramal al cementerio- aunque sólo en su primera sección. Al parecer el viaje tuvo algunos inconvenientes porque la caballada se asustó cuando vio aproximarse una locomotora del Ferrocarril del Oeste que aún circulaba por la vía que habría luego de levantarse.³³ Pero tras esta inauguración, no se procedió a habilitar el tramo que siguió en construcción.

El viaje a la Chacarita representaba entonces un verdadero paseo rural. Al comienzo avanzaba sobre Corrientes entre dos frondosas hileras de plátanos entre los que se veían desfilando algunos edificios bajos. Desde Callao hasta la altura del Once, se bajaba una cuchilla tras la cual los coches subían luego una cuesta mientras comenzaba a espaciarse la ocupación de los terrenos. De los huecos, cuando menos se pensaba, se cruzaba ya lo que parecía plena campaña. Pero no se veía una planicie sino una serie de lomas que se sucedían unas a otras lo cual, según los testimonios de viajeros, impedía la visión hacia el horizonte. A lo lejos se distinguían, pese a ello, la iglesia de Flores hacia el oeste, las casas de los alrededores de la fábrica de Calzados en Villa Crespo a la altura del Arroyo Maldonado (Avenida Juan B. Justo), hasta divisar la gran arboleda que había crecido en el predio clausurado del antiguo cementerio (Parque Los Andes). Se llegaba así a la Chacarita. La estación tranviaria estaba en pleno campo rodeada de un maizal además de haber un gran potrero en su frente. Allí se bifurcaba la línea que iba al oeste hacia San Martín y Campo de Mayo, de la que conducía a Belgrano y Saavedra, pero que aún no había sido habilitada a comienzos de 1890. Desde el centro (Lavalle) partía un coche cada 10 minutos (que se hacían 20) y, tras 35 ó 40, se llegaba a Chacarita por 12 centavos.

La frecuencia de sus servicios en general no era buena, más aún, cuando en los días de gran afluencia al cementerio se disminuían en toda la red para reforzar el ramal a Chacarita. Hacia 1888 partía un servicio a las 5.30 horas a Zárate y a Capilla del Señor, a las 13.30 a este último destino, a San Miguel a las 5.30, 7.30, 15.30 y 17.30, a San Martín a las 5.30, 6.20, 7.30, 14.00, 15.30, 17.30 y 18.30 horas.

³¹ El señor Chapeaurouge pidió línea municipal por Corrientes. Plano detallado del trazado. *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*. 1887. L. 122. Exp. 15.112.

³² Según una nota contenida en Buenos Aires. Municipalidad. *Recopilación de leyes...* p. 1160 se afirma que el servicio fúnebre habría funcionado durante esas fechas.

³³ *La Nación*, Buenos Aires, 2 de noviembre de 1886, p. 1, c. 7.

Las quejas vecinales por el mal servicio llegaron a extremos. Se hicieron verdaderos *meetings* en algunos comercios barriales para polemizar sobre ello; sólo se disolvían cuando se aproximaba un tranvía de la empresa con «patoteros» cuya función disuasoria era fácil de percibir.

Las tarifas eran las siguientes: desde la Plaza Lavalle hasta Caballito 10 centavos, de Entre Ríos y Chile a Medrano y Corrientes 10, hasta la Chacarita 15, hasta Belgrano 20, y a Saavedra 25. Las secciones intermedias podían recorrerse por 10 centavos, gozando los escolares de un 50% de descuento.

Otras críticas se vincularon con el estado del mantenimiento de vías y calles de su línea hacia Saavedra que al parecer más allá del puente Medrano (arroyo Medrano, actual calle García del Río) sobre 25 de Mayo (Cabildo) era detestable. Lo antihigiénico de su estación Chacarita motivó, por otro lado, que se procediera a su clausura en reiteradas oportunidades.

En lo que atañe a los temas impositivos, la empresa tuvo serios problemas con la Municipalidad por las intimaciones que le llegaban de la Dirección de Rentas ante su negativa de abonar el 6% sobre sus entradas brutas. La empresa alegaba que no debían considerarse las líneas que estaban bajo jurisdicción provincial en la época en que se dictó aquella norma.

Una de las obras importantes de 1892 fue el traslado de su estación de cargas. De Medrano y Corrientes se llevó al Once. Este depósito se construyó sobre Anchorena entre Cangallo (Juan D. Perón) y Cuyo (Sarmiento) con fondo sobre Laprida (Agüero). Se pensaba así facilitar el acceso de los productos al Once donde se comercializaban más fácilmente. Los galpones se construyeron sobre una propiedad de los Sres. Unzué e Hijos, ocupando las tres cuartas partes de la manzana. Se almacenaron allí cereales, y todo tipo de frutos del país. Su habilitación fue en principio sólo provisional dado que en aquella zona no se permitían construcciones y actividades de ese tipo.³⁴ El 22 de agosto de 1892 se le autorizó a establecer la vía que pusiera en comunicación ese depósito con la estación de Medrano.

El 26 de setiembre de 1892 se firmó la concesión de servicios hacia Palermo, que habría de constituir otro punto de destino importante de la red. Desde Medrano y Corrientes, la vía siguió por la primera, Córdoba, Rivera (Córdoba), Almagro (Acuña de Figueroa), Julián Alvarez, Charcas, Thames hasta la entrada al Parque 3 de Febrero (Plaza Italia). En años posteriores se concedieron ampliaciones que no sólo completaron el esquema céntrico sino también cerraron los circuitos por Palermo en forma más densificada.³⁵

Las rebeldías de la empresa se canalizaron también respecto de su línea a Belgrano y Saavedra en relación a la negativa de unificar sus vías con la empresa Buenos Aires y Belgrano. Al procederse al adoquinado de Santa Fe (Cabildo) desde Colegiales (Federico Lacroze) hasta Belgrano, se tropezó con el obstáculo de la vía del Tramway Rural que no se había unificado aún con la de la otra compañía. Según la ordenanza de junio de 1886 debía procederse al uso común. Ello frenó las obras de pavimentación, lo cual era en realidad su verdadero objetivo, dado que los trabajos habrían de posibilitar el acceso de un tráfico de competencia. Las

³⁴ Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1894, L. 48, Exp. 2.403.

³⁵ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes...*, p. 1166-1180.

intimaciones de las autoridades merecieron la amenaza de suspensión del servicio por parte de la empresa, la cual cumplió el 1° de junio de 1895. Desde esa fecha dejaron de circular los tramways de Lacroze por la zona. Aplicada la figura jurídica que invocaba que las vías «resultaban un escollo para el tráfico público», con lo cual el Estado estaba facultado a remover vías, a la Empresa no le quedó más remedio que cumplir. Los vecinos de Belgrano y Nuñez fueron seriamente perjudicados por este enfrentamiento. La prestación recién volvió a reanudarse el 1° de agosto de 1897.³⁶ (!)

4. EL TRANVIA A BELGRANO.

Así como en 1871 se había ligado a Buenos Aires con el pueblo de Flores mediante un tranvía interurbano, el pionero Mariano Billinghurst encaró un objetivo similar hacia el norte para llegar a Belgrano. La licitación oficial del 4 de octubre de 1871 fijó las bases del proyecto. El considerado más aceptable fue el del mencionado, por lo cual, su propuesta fue aprobada un mes después. La empresa se comprometía, entre otras cosas, a macadamizar Santa Fe y a llegar a su destino dos años después.³⁷ El contrato definitivo se firmó el 14 de diciembre del mismo año, fundándose la compañía al año siguiente. El 27 de junio se presentaron los planos, en agosto se publicaron los primeros avisos solicitando contratistas para las obras, y el 18 de setiembre dieron comienzo los trabajos. Tres meses después, se adquirió el terreno delimitado por Santa Fe, Centro América (Pueyrredón), Larrea y Arenales donde se construyó la estación.

Esta se denominó Centro América. Fue librada en 1873. Tenía un edificio principal con entrada por Santa Fe, del lado izquierdo una sala de espera, dos oficinas administrativas, dos depósitos para lámparas y, a la derecha, estaba el ensilladero. Traspasado un patio se llegaba a unos galpones que tenían piso de asfalto, cosa muy moderna para entonces. En uno estaban las caballerizas, en otro se guardaban los coches y en otro estaban la herrería y la carpintería. En el piso alto había depósitos de maíz y forraje y, sobre ellos, estaba el tanque de agua que era alimentado por una bomba tirada por mulas. Proveía a unos bebederos de cemento Portland los cuales no eran sólo importantes por su función específica sino por servir a las tuberías contra incendios. Había máquinas de cortar pasto y de triturar maíz. El personal se componía de un jefe, un subjefe, un mayordomo, un capataz, dos inspectores, 45 mayores (guardas), 45 cocheros, 2 carpinteros, 4 herreros, 15 caballerizos, 8 peones y 20 empedradores.³⁸

El recorrido partía de la Plaza Victoria (de Mayo). Inicialmente debía avanzar por Rivadavia hasta Florida para doblar rumbo a la Plaza San Martín. Pero para descongestionar aquella, siguió por Victoria (Hipólito Yrigoyen) utilizando en común la vía del Tramway Central para continuar por Perú-Florida hasta Santa Fe. Avanzaba luego por Charcas (Marcelo T. de Alvear), Callao, Santa Fe, 25 de Mayo (Cabildo) hasta el pueblo de Belgrano, donde terminaba entre Mendoza y Olazábal. La vuelta se efectuaba por la misma Santa Fe, y, tras bordear la Plaza San Martín, entraba por Reconquista hasta el punto de partida.

³⁶ *La Nación*, Buenos Aires, 2 de agosto de 1897, p. 5, c. 7.

³⁷ *Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires*, Ministerio de Gobierno, 1873, L. 22, Exp. 925; cfr. Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes*, p. 622-625.

³⁸ *Memoria de la Ciudad de Buenos Aires*, 1879, v. I, p. 279-280; Luis A. Viglione, *ob. cit.*, p. 53-55.

El 8 de junio de 1873 se libró el primer tramo entre Plaza de la Victoria y Centro América, el 26 del mismo mes se habilitó el segundo sector hasta el Arroyo Maldonado (Juan B. Justo) y hacia fin de año se inauguró la línea completa hasta Belgrano. El hecho de que se inaugurara en los últimos días de 1873, pero se habilitara el 1° de enero de 1874, ha llevado a que en alguna bibliografía apareciera una u otra fecha.

Tal como había sucedido con las restantes empresas de Billinghamurst, los problemas se multiplicaron y provocaron las ventas en cadena. La crisis económica de 1874, y los problemas financieros en torno del Ferrocarril de Buenos Aires al Rosario, precipitaron su alejamiento de esta compañía tranviaria.³⁹ En 1877 se creó una nueva sociedad formada por sus acreedores y el señor Decoud⁴⁰, la cual fue oficializada el 29 de diciembre de ese año. A partir de entonces, los nuevos dueños trataron de sanear principalmente la faz económica: se suspendió el alumbrado que la empresa mantenía sobre la Avenida Santa Fe, el servicio nocturno sólo se mantuvo «en las noches en que haya luna», y se redujeron diversos gastos generales así como administrativos. Formaban parte de la nueva dirección: Emilio Castro, Pedro Decoud, Zoilo N. Aldecoa, Carlos Downey, Jorge Nuthal, y como suplentes los señores Antonio Bell, Prudencio Dourthey y Félix Olmos.

Pese a todo, para 1880 la situación financiera estaba lejos de quedar solucionada. La guerra civil por la federalización de Buenos Aires que paralizó el tráfico hacia Belgrano, los gastos que tuvieron que enfrentarse para volver a reconstruir las roturas producidas por los combates (y que no sólo se circunscribían a las vías maltrechas o los puentes destruidos, sino también al renivelado de calles abiertas como trincheras), la falta de eco en la Exposición Rural de Palermo que tuvo lugar a los pocos días del enfrentamiento, la postergación de la Exposición Continental que iba a realizarse en setiembre pero que finalmente se realizó dos años después (y no en la Plaza Victoria sino en la del Once, con lo cual tampoco obtuvo el tráfico que necesitaba), fueron todos factores que conspiraron contra la floreciente evolución financiera de la empresa. Ello provocó que se gestionara su venta pero esta vez a una compañía británica. Se tuvieron entonces en Londres, «fundadas esperanzas de obtener una propuesta satisfactoria».⁴¹

El Dr. Lucas González había sido comisionado por el directorio para hacer las gestiones correspondientes en aquella importante plaza financiera. El 5 de octubre de 1881 llegó la noticia por telegrama a Buenos Aires que informaba sobre la enajenación del tranvía en 250.000 libras esterlinas (= \$ m/c 32.000.000) a una casa financiera de primer orden y que en ese año había adquirido 27 compañías en todo el mundo. La nueva empresa no pudo, sin embargo, sustraerse de los juicios que los acreedores habían entablado contra la precedente. A mediados de 1883, las

³⁹ Para reunir el capital necesario a fin de construir el Ferrocarril de Buenos Aires al Rosario, Mariano Billinghamurst, debió contraer un empréstito con los señores Charles Baring y Charles Tomás Lucas, de Baring Bros. y Lucas Bros., de Londres. Pasado un tiempo, y dada la crítica situación financiera de esta plaza, aquéllos solicitaron una garantía mayor al empresario informando que no habrían de cumplir sus compromisos de no obtener una ampliación de la concesión que les asegurara una ganancia del 7% sobre sus inversiones (garantía estatal). Al no cumplir aquéllos, el empresario debió enfrentar la pérdida de lo depositado, como garantía de la obra, en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, así como sobrellevar las causas que le inició el Estado por incumplimiento. Se desprendió entonces del Tramway Argentino y luego también de la línea a Belgrano. (cfr. ampliación en bibliografía citada en nota 6).

⁴⁰ Un ejemplar de los Estatutos de esta empresa constituida el 25 de junio de 1877 puede consultarse en Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, Ministerio de Gobierno, 1877, L. 19, Exp. 990.

⁴¹ Tramway a Belgrano, *Memoria de la Sociedad*, 1 de enero de 1878/31 de julio de 1880, Buenos Aires, Imp. La Argentina, [1880].

causas pendientes por operaciones no cubiertas con los Bancos Provincia y Nacional amenazaban seriamente con el remate judicial. Su base habría de ser de \$ m/c 30.000.000. Se la había obligado también, en forma preventiva, a que el producto diario fuera depositado en prenda en el Banco Nacional pudiendo sólo sustraer lo necesario a los fines de mantener los servicios en forma activa. Los pedidos de prórroga al Banco Provincia fueron denegados dado que sus representantes estaban resueltos a propiciar el remate. Se llegó así a una nueva liquidación.

La venta se llevó a cabo en favor del señor Francis A. Bowen quien a su vez debía hacerse cargo de las deudas bancarias, con la Compañía de Gas de Belgrano (que proveía el combustible para iluminar parte del recorrido), y de las hipotecas en favor de los señores Pedro Nolasco Decoud y Lauro Cabral. El señor Bowen había sido expresamente autorizado en el contrato a poder transferir la empresa en favor de otra. Surgió así una compañía británica, de reciente formación, que la tomó en propiedad. Los intentos en rescatarla de manos de Bowen fueron infructuosos dado que aquél la había adquirido como personero. La transferencia en favor de la Sociedad Anónima de «Mandatos, Préstamos y Agencias del Río de la Plata», se realizó el 4 de diciembre de 1885.

Pero esta última también resultó ser una intermediaria pues la transfirió a su vez a The Buenos Aires and Belgrano Tramways Company Limited, registrada el 22 de diciembre de 1885 en Londres, comenzando a operar el 5 de Febrero siguiente. La firma era británica con un directorio en Buenos Aires. Actuó como gerente el experimentado señor Wanklyn que ya se había desempeñado en tales funciones en el Anglo Argentino. El traspaso se formalizó el 15 de enero de 1887.

TABLA 5: SERVICIOS DEL TRANVIA A BELGRANO. 1882.

Plaza Victoria - Estación Centro América (tarifa \$2.-)	5. ³⁰ /7. ⁰⁰	cada	6, 10 ó 12 minutos
	7. ⁰⁰ /22. ³⁰	cada	3, 4, 5 ó 6 minutos
	22. ³⁰ /24. ⁰⁰	cada	6, 10 ó 12 minutos
Plaza Victoria - Parque 3 de Febrero (tarifa \$3.-)	6. ⁰⁰ /20. ⁰⁰	cada	12 minutos
	Feriados o días de carreras, cada 2 ó 3 minutos		
Plaza Victoria - Est. Cent. Am. y Belgrano (tarifa \$2.- y \$8.-)	6. ³⁰ /18. ³⁶	cada	6 a 12 minutos
	18. ³⁶ /23. ⁰⁰	cada	24 y 36 minutos

Hacia 1890 la empresa fue conminada a retirar sus rieles de las calles Perú-Florida por considerarlas una molestia para el tránsito callejero. (Véase el capítulo sobre «El Rol del Estado en la explotación de las compañías tranviarias»). Fue un tema muy debatido por cuanto aquel eje

configuraba uno de los principales de la ciudad. Ese levantamiento dio lugar a una concesión por la cual se le autorizó a construir una vía alternativa por San Martín, como también, una vuelta diferente por la plaza homónima.⁴²

En la asamblea de accionistas convocada en junio de 1891, aún no hubo dividendos para repartir. La situación era crítica ya no sólo para la empresa sino para el país. El tráfico se había mantenido estable, y no se invertía a causa de la desconfianza general. Otro factor lo aporta un artículo del *Financial News* citado por *La Nación* en su edición del 2 de junio (p.1, c.9) haciendo alusión a la «rapacidad municipal» que obligaba a transportar a un tropel de empleados y funcionarios, agentes policiales, carteros, etc., en forma gratuita.

En 1892 la empresa obtuvo concesiones para ligar sus vías con las neutrales del puerto, por las calles Rivadavia, Charcas (Marcelo T. de Alvear), y Paraguay, así como, para trazar una vía por Reconquista desde Charcas hasta el Paseo de Julio (Leandro N. Alem). Dos años después se la obligó a reemplazar sus vías, que aún eran del tipo ferroviario (Vignole), por las de canaleta según se había resuelto por sendas ordenanzas de 1887 y 1895. Conminada, comenzó entonces tal operación avanzando con los trabajos a medida que se renovaban los afirmados de las calles que recorría.⁴³ Para entonces, la empresa había solicitado la autorización para proceder al cambio de tracción por el eléctrico. Pero esta temática quedará relegada al capítulo respectivo.

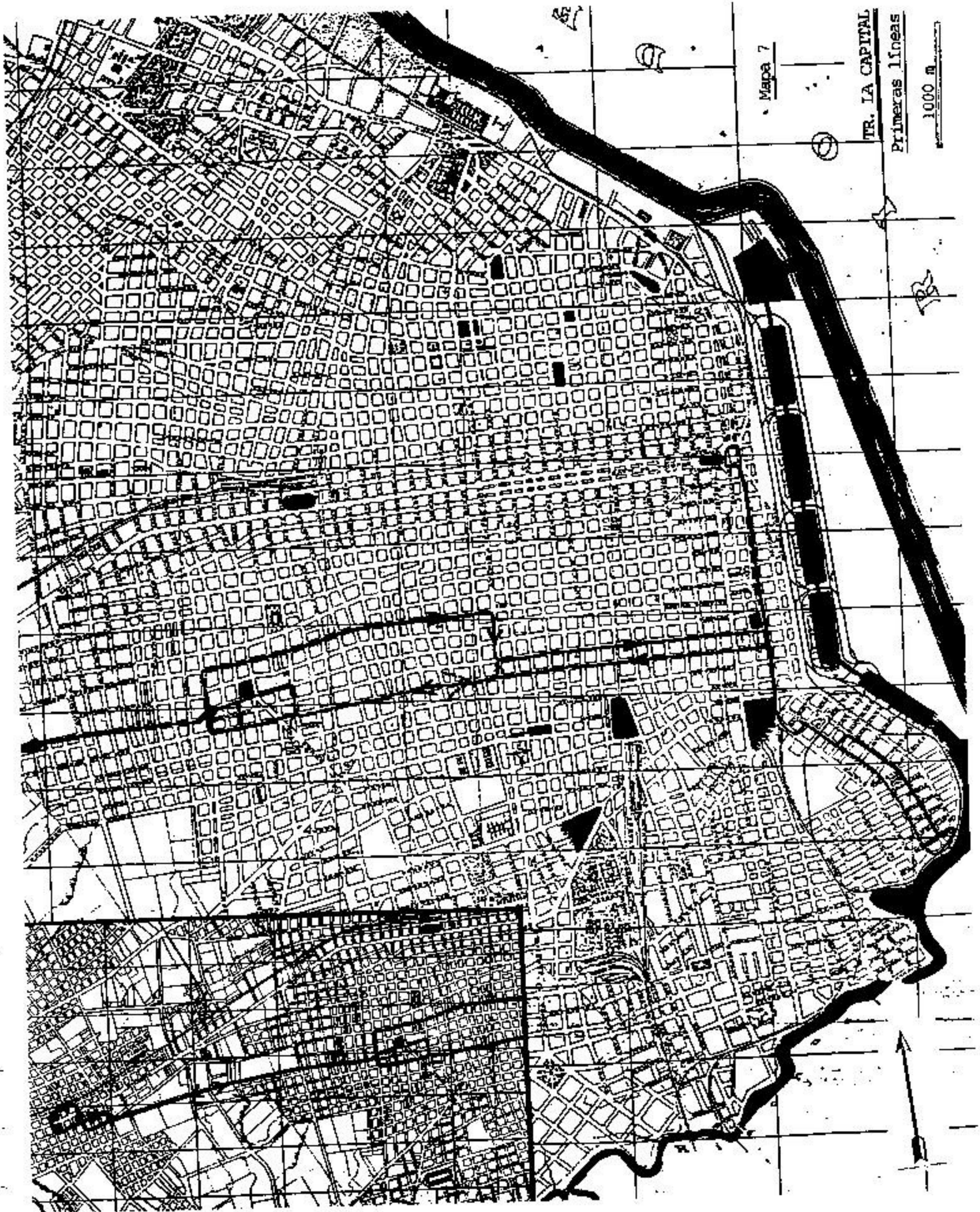
5. COMPAÑÍA DE TRANVIAS LA CAPITAL.

Ya se habían instalado distintas empresas en Buenos Aires que habían ocupado los ejes de circulación más importantes de la ciudad. Pero la ideología del «progreso ilimitado», llevaba a la creación de nuevos espacios para que todo se multiplicara. La urbanización, posibilitada por la expansión tranviaria, llevó al acceso a la propiedad e incluso a elevar la renta comercial e inmobiliaria. La actividad no se redujo sólo al traslado de pasajeros sino también de mercancías. Tal el caso de esta empresa. Había sido fundada por don Wenceslao Villafañe quien era el director gerente y a quien acompañaron los señores Emilio Hansen, Vicente Casares y Francisco Bustamante. La concesión original fue firmada el 22 de octubre de 1887. Las líneas estaban divididas en dos secciones: una desde la Plaza de Mayo hacia La Boca, y la otra desde Paseo Colón y San Juan hasta Independencia y Entre Ríos. A partir de entonces el empresario advirtió que sus desvelos habían resultado exitosos pues quedó habilitado para darle curso a su proyecto. Telegrafió a Londres y Estados Unidos, casi de inmediato, para solicitar los materiales con los que se habría de llevar a cabo la construcción, dado que se debía concluir al año. La estación se instaló en Paseo Colón entre Europa (Carlos Calvo) y Comercio (Humberto I). Hay indicios de que podría haberse llamado Casares.

La habilitación se produjo en agosto de 1888. La primera línea partía de la Plaza de Mayo por Victoria (Hipólito Yrigoyen), Paseo Colón, Necochea hasta Pedro de Mendoza la cual tomaba hasta la calle 119 (Gaboto) para seguir por ella hasta Lamadrid. La vuelta se efectuaba por esta última, Santa Teresa (Ministro Brin), hasta la prolongación de la calle Almirante Brown

⁴² Concesión del 12 de setiembre de 1892. Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes...*, p. 698-704.

⁴³ *Memoria de la Ciudad de Buenos Aires*, 1896, p. 53-54.



(Martín García) para llegar así a Brasil y Paseo Colón. En la concesión se había incluido un ramal que recorría La Boca pero finalmente no se construyó.

La segunda línea arrancaba desde Paseo Colón y San Juan para seguir por esta última, Caridad (General Urquiza), Europa, Boedo, Independencia, Entre Ríos, Comercio hasta Paseo Colón. Si bien había sido concedida la ida y vuelta, en principio sólo se construyó el sector de San Juan y Comercio hasta Entre Ríos y desde allí seguía por una misma vía hasta Boedo. La vuelta por Independencia, que completaba el trazado, fue recién construida en una segunda etapa. El recorrido accedía con una prolongación por Paseo Colón desde San Juan hasta Belgrano, de modo de acercarse un poco más a la Plaza de Mayo.

Los servicios habían sido inaugurados en término. Consecuentemente el directorio planificó la consiguiente expansión hacia el oeste. El 26 de abril de 1889 se le concedió la autorización para llegar con sus líneas de Boedo e Independencia a Flores, así como de Boedo y San Juan al Nuevo Matadero de Liniers. Aquella zona ya no sería alcanzada por Rivadavia, como lo hacían las empresas construidas hasta entonces, sino que lo haría por el lado sud. Pero se esperó hasta los tiempos del eléctrico. La obra comenzó recién el 22 de enero de 1897. Fue entonces cuando, dado los enormes costos que conllevaba la nueva tracción, se adaptó y simplificó la traza para unificar las dos líneas en una sola. Ya en 1889 se emprendieron algunas tramitaciones, pues la empresa debió ponerse de acuerdo con el Anglo-Argentino acerca del uso de la vía que iba por Comercio entre Santiago del Estero y Piedras (originarias del Tramway Central, línea a Constitución). Recién dos años después, se estableció que las vías de ambas compañías que recorrían ese sector debían unirse para su uso común. El Anglo compartió la vía de Comercio y La Capital permitió el paso por la de San Juan. Aparentemente en 1892 se construyó la línea por Independencia. Partía de Boedo y Europa para continuar por la primera, Independencia, Entre Ríos hasta Comercio, según se había autorizado en la concesión original.

En 1893 se liquidó esta sociedad para pasar a manos de Quesada Hermanos. El 16 de noviembre de 1894 se le concedió, por ley nacional 3184, la autorización pertinente para establecer una línea de tranvías de tracción eléctrica o a vapor que partiera de (La) Rioja y Victoria (Hipólito Yrigoyen), así como desde un punto entre Almagro y Caballito, por Independencia, hasta los Nuevos Mataderos de Liniers y prolongación hasta el pueblo de San Justo. Dentro de la Capital se continuaría utilizando la tracción animal. Pero por pedido posterior de la empresa todo fue dejado de lado.⁴⁴

A mediados de 1895 fue aprobada la transferencia hecha por la mencionada sociedad en favor del señor Teodoro N. Vail, representado por el señor Carlos R. Thursby, quien se convirtió en nuevo director gerente de La Capital.

Para entonces se había construido ya la estación Liniers, luego rebautizada como Vail, ubicada en la manzana de (Virrey) Liniers, (Sánchez de) Loria, Estados Unidos y Europa (Carlos Calvo). El 16 de setiembre de ese año se le concedió una ampliación del recorrido hacia el oeste con destino a San José de Flores, trayecto que luego fue modificado por otra del 5 de junio

⁴⁴ La concesión referida requería de una ley nacional por tratarse de una vía sujeta a la jurisdicción federal, dado que partía de la Capital y penetraba en la Provincia de Buenos Aires.

de 1896. Se retomaba así el proyecto ya expuesto en la concesión del 26 de abril de 1889, aunque sólo se hacía referencia al sector que llegaba al pueblo de Flores. Esta concesión resulta importante por ser la que estableció la traza definitiva. Algunos años después se habría de prolongar la vía para llegar al Matadero. El recorrido fue: de Boedo y Europa por esta última, Río IV (Pedro Goyena) hasta el límite del pueblo de Flores en su Circunvalación Este (Carabobo) la cual cruzaba hasta Ferrocarril (Coronel Esteban Bonorino-Gavilán) la cual tomaba para continuar por Yermal, Sudamérica (General Artigas) y su continuación Pedernera hasta Unión (Coronel Ramón L. Falcón) la cual seguía hasta Circunvalación Este por la cual empalmaba con la vía de Río IV.

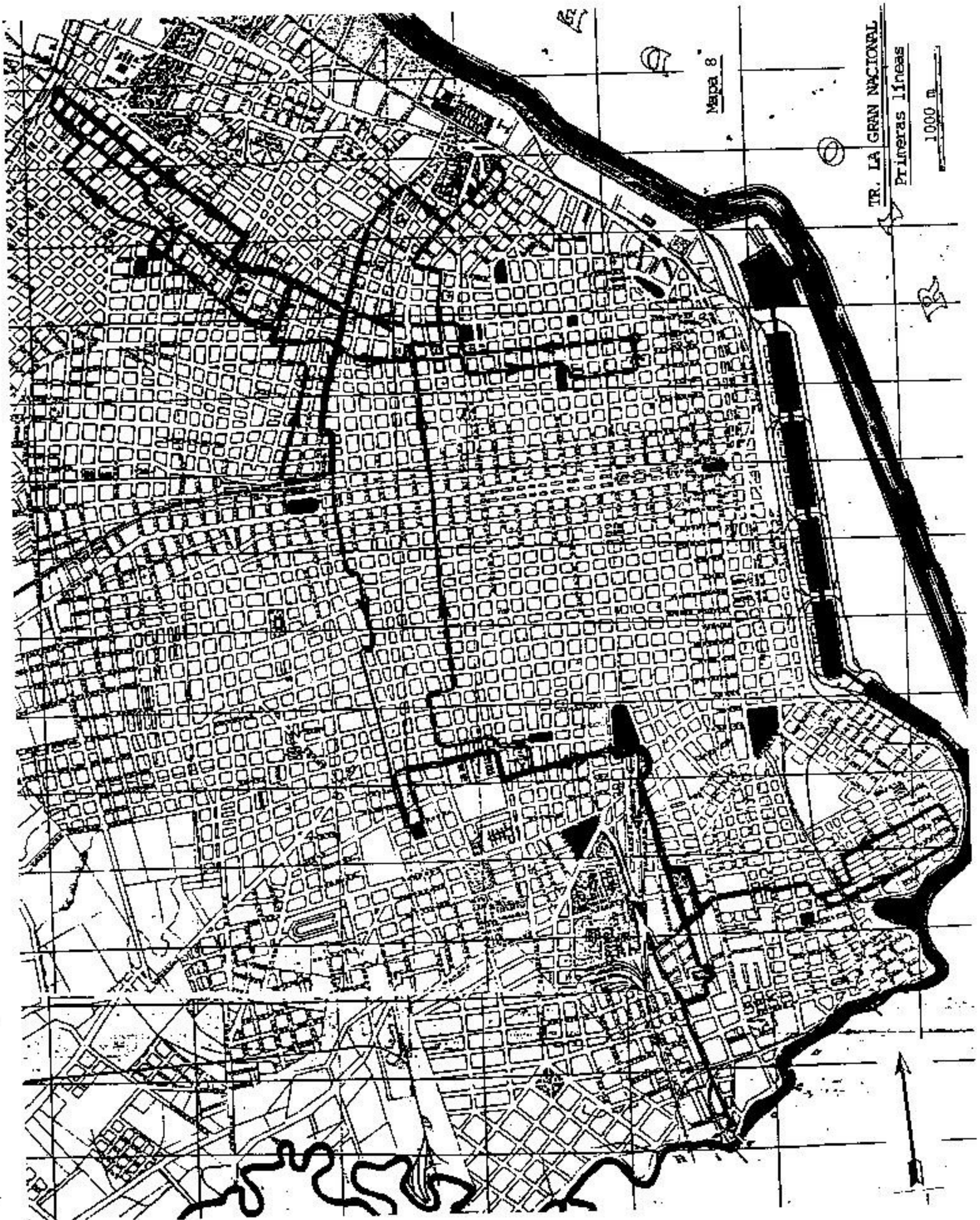
Hasta 1896 era una empresa nacional. El desarrollo histórico posterior está directamente vinculado al cambio de tracción y a la reconversión total del sistema, temática que abordaremos en el capítulo respectivo.

6. COMPAÑÍA DE TRANVIAS GRAN NACIONAL. **(The Buenos Aires Grand National Tramways Company Limited)** **[*también: Compañía Argentina de Tranvías]**

La empresa se originó en base a una concesión otorgada el 12 de octubre de 1887 en favor de Carlos Gutiérrez & Cía. Las líneas habrían de abarcar seis trayectos. Se trataba de una red por demás ambiciosa por lo cual sólo pudo construirse en parte y con muchísimas variaciones. Una seguía el eje de Callao-Entre Ríos desde el Paseo de Julio (Libertador) hasta Europa (Carlos Calvo) y Estados Unidos, por las cuales llegaba a Balcarce. La segunda iba de Talcahuano y Viamonte siguiendo Corrientes y Cuyo (Sarmiento) hasta (Sánchez de) Bustamante para volver por el sur recorriendo Alsina y Rincón-Junín. La tercera iba por Paseo de Julio hasta la Recoleta y por Alvear hasta Ministro Inglés (Scalabrini Ortiz) para regresar por Las Heras y Juncal. La cuarta salía de Charcas (Marcelo T. de Alvear) y Rodríguez Peña siguiendo el eje de Charcas hasta Serrano para regresar por Córdoba. La quinta iba de Recoleta por los ejes Callao-Entre Ríos y Brasil hasta la Estación Progreso para volver por Caseros y San José-Uruguay. La mencionada estación se había ubicado en Progreso (Pedro Echagüe actual Cástulo Castillo) número 1466, en la manzana que se cerraba con Jujuy, Armonía (15 de noviembre de 1889) y Alberti. Y la última línea también seguía el eje de Callao-Entre Ríos para dirigirse hacia Constitución, Barracas y Puentequito (Pedro de Luján). Pero muchísimas fueron las variaciones. La propia Avenida de Mayo había sido por error incluida en uno de los trayectos. Se había convenido pues, que no gozaría de tranvías para facilitar la circulación.⁴⁵

La empresa pasó, en 1888, a la Compañía Argentina de Tranvías según fue estipulado el 13 de noviembre. Esta última solicitó la habilitación de una vía provisional para el traslado de materiales desde el desembarcadero hasta el depósito que había instalado en La Boca. Allí se construyó la estación homónima sobre Hernandarias entre Magallanes y Rocha, mirando al este, teniendo esa manzana como fondo a la calle 129 (Irala). La vía fue construida por esta última desde el puerto de la Boca hasta Rocha.

⁴⁵ La enmienda que excluía a la Avenida de Mayo se aprobó el 6 de diciembre de 1888.



En 1890 se introdujeron nuevas modificaciones en las líneas. En realidad los inconvenientes surgían porque se estaba conformando la que habría de ser la tercera empresa en importancia. Las mayores habían surgido por la absorción de otras y prolongaciones posteriores, pero no de golpe como se pretendía en este caso, quizás con demasiada audacia. La verdadera malla de líneas a que se aspiraba obligó a permanentes nuevos reajustes. Más aún, por cuanto debía ceñirse a transitar calles que las antiguas empresas habían dejado libres, que no eran muchas, y que en algunos casos llevaba a sacrificar el trayecto más directo. Los principales servicios habrían de vincular la Boca con Constitución, este punto con el Once y con la Recoleta, del Once a Recoleta y a Palermo y, por último, de Palermo a Recoleta.⁴⁶

El 1º de abril de 1890 tuvo lugar el festejo con motivo de la inauguración de la primera sección del recorrido que se inició en la Recoleta. Los directores que representaron a la empresa en tan importante acontecimiento fueron los señores Panchard, Mac Jaggart, y Lowther. Sin embargo el plan de habilitaciones no continuó. La empresa debió solicitar prórrogas por motivos financieros.⁴⁷

Es por ello que los accionistas decidieron desprenderse de la sociedad, que entró en liquidación, según las directivas impartidas el 3 de octubre de 1893. Desde el 17 de mayo de 1894 los activos pasaron a manos de la Compañía de Tranvías Gran Nacional. Se pudieron así regularizar los compromisos contraídos con la Municipalidad a la cual se debía aún el pago de los derechos de concesión, el uso de afirmados, impuestos y otras deudas de la sociedad anterior. El juicio que el poder municipal entabló fue sólo sobrellevado porque el nuevo concesionario se obligó a saldar el 50% al tomar la empresa, comprometiéndose a abonar el resto oportunamente.⁴⁸

También se habían establecido otras estaciones: Palermo estaba en la manzana actualmente convertida en plaza en la calle Costa Rica mirando al norte, entre Medrano, El Salvador y Almagro (Acuña de Figueroa), y Las Heras se instaló sobre la avenida homónima entre Bollini (Billinghurst) y Coronel.⁴⁹

Hacia 1893, los recorridos eran básicamente tres. Uno que partía de Progreso para seguir por Jujuy, (Juan de) Garay, (Combate de los) Pozos, Brasil, Plaza Constitución, Herrera, Liniers (Suárez), Calle 127 (Carlos F. Melo), Lamadrid, Calle 119 (Gaboto), Brandzen, Del Valle Iberlucea, Olavarria, Italia, Suárez, Hornos, Industria (Aristóbulo del Valle), Herrera, Brasil, (Combate de los) Pozos, (Juan de) Garay, Jujuy, hasta la Estación. Otro iba desde la Recoleta por Las Heras, Centro América (Pueyrredón), Corrientes, Castelli, Misiones, Belgrano, Saavedra, Estados Unidos, Jujuy, pasando por la Estación Progreso, para proseguir por (Juan de) Garay, (Combate de los) Pozos y Brasil hasta Constitución, desde donde regresaba por la misma Brasil, Solís, (Juan de) Garay, (Combate de los) Pozos, Pavón, Pichincha, San Juan, Rincón-Junín, Paraguay, Río Bamba, Juncal, Junín hasta el punto de partida. Y el tercero, partía de su Estación Palermo para

⁴⁶ *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1890, L. 24, Exp. 5.391.

⁴⁷ A tal punto fue negativa su posición económica que hasta debieron suspenderse los servicios que recién se restablecieron el 3 de agosto de 1892. La línea a la Boca no volvió a rehabilitarse porque había sido por entonces afectada por las Obras de Salubridad.

⁴⁸ *La Nación*, Buenos Aires, 29 de marzo de 1894, p. 5, c. 5.

⁴⁹ La Estación Las Heras estaba en la esquina de Coronel, actual Coronel Díaz, dado que la calle Ocampo aún no se había abierto.

recorrer Medrano, Mansilla, Paraguay, Thames, Charcas, (Fray Justo Santa María de) Oro, Güemes, Coronel (Díaz), Charcas, Centro América, Corrientes, Castelli, Cangallo (Juan D. Perón), Bermejo (Jean Jaurés), Calle 66A (San Luis), Anchorena, Córdoba, Laprida, Cabrera, (General) Soler, hasta la Estación.

En 1894 la empresa firmó con la Compañía de Tranvías La Nueva, al igual que con la firma José M. Montero & Cía., un convenio para realizar recorridos en común sobre vías compartidas. Terminaban así una serie de conflictos en torno de este tema.

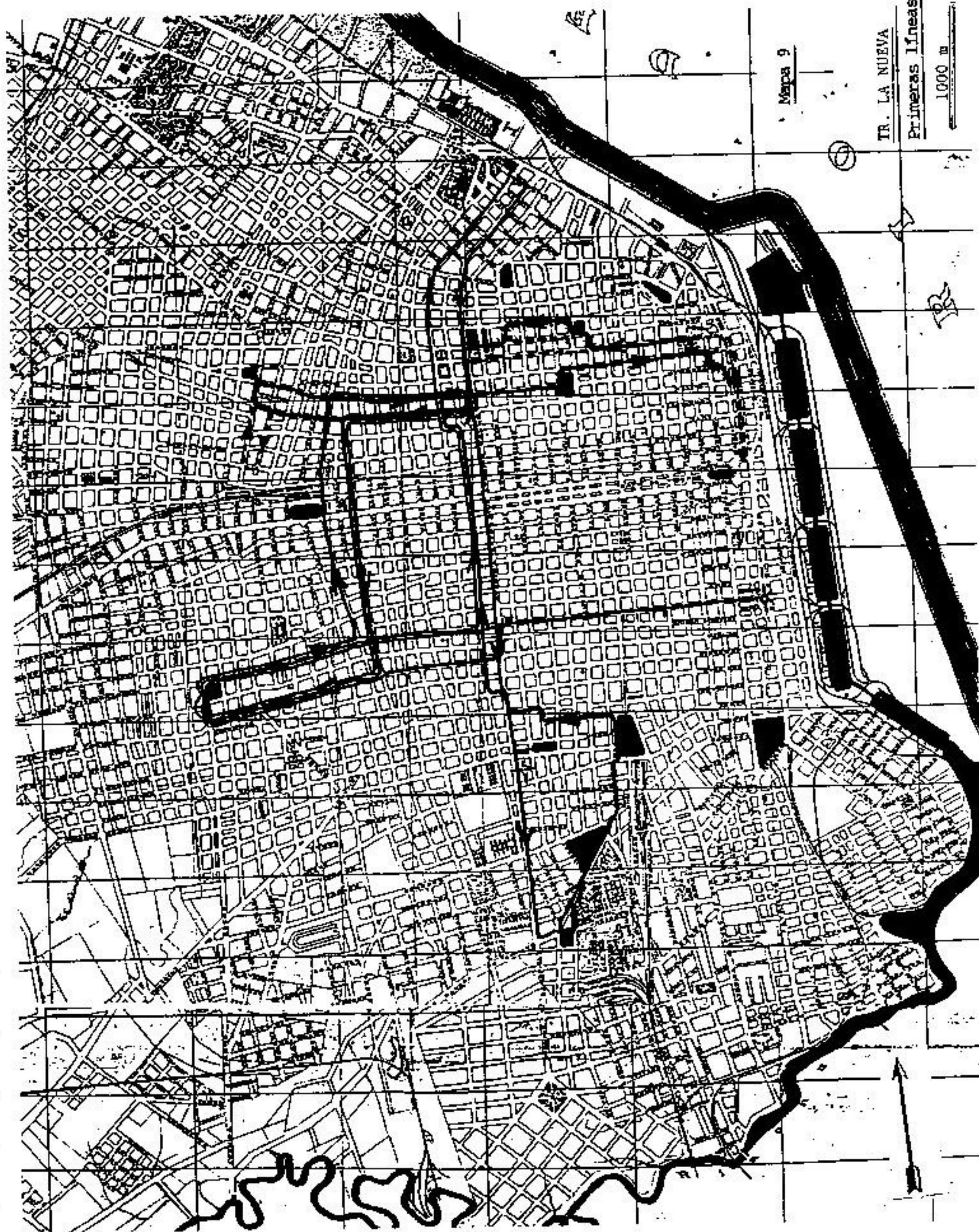
Paulatinamente la empresa fue encaminando su situación. El 1° de enero de 1895 pudo habilitar la línea que ligaba la Estación Palermo del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (San Martín) con el centro. Iba desde Godoy Cruz y Güemes, por esta última, Coronel, Charcas, Laprida, Córdoba, Callao, Viamonte, Libertad, Tucumán, Esmeralda y Córdoba, para volver por esta última, Callao, Charcas (Marcelo T. de Alvear), Laprida, Cabrera, Soler, (Sánchez de) Bustamante, Mansilla, Ministro Inglés (Scalabrini Ortiz), y Charcas.

El 26 de octubre de 1896 se le concedió una línea que prolongaba la de la Boca. Partía de Suárez y Herrera, por esta última pasando por la plaza homónima (Perito Moreno) bordeándola por el lado este, para continuar por la misma calle hasta California. Fue habilitada al poco tiempo. En realidad se daba así cumplimiento a algo estipulado ya en la concesión original.⁵⁰ A su vez ello llevó a que se construyera la vía que iba por Vieytes hasta Barracas, también ya contemplada en su primera concesión, lo cual completaba el circuito por la zona.

7. COMPAÑÍA NUEVA DE TRANVIAS DE BUENOS AIRES (LA NUEVA). (Buenos Aires New Tramways Company Limited)

La concesión original había sido otorgada a Pedro A. Gartland & Cía. Esta razón social existía de hecho (sin contrato escrito) y la integraba, además de aquél, Eugenio Depan. La escritura se firmó el 27 de marzo de 1888. Allí se detallaban las líneas que se debían construir. Una habría de partir del Paseo de Julio (Av. Leandro N. Alem) y Lavalle, para seguir por esta última, 25 de Mayo, Tucumán, Reconquista, Córdoba, Cerrito, Paraguay, Libertad, Charcas, Uruguay, Paraguay, Ayacucho, Calle 53 (Posadas), Artes (Carlos Pellegrini), Arenales, Esmeralda, Plaza San Martín, Charcas, San Martín, Córdoba, Reconquista, Viamonte, Paseo de Julio. La segunda habría de circular por Viamonte, Suipacha, Tucumán, Libertad, Viamonte, Talcahuano, Tucumán, Anchorena, Güemes, Laprida, Lavalle, Ayacucho, Corrientes, Río Bamba-(Combate de los) Pozos, San Juan, Entre Ríos, Camino al Puente Alsina (Amancio Alcorta), Caseros, Salta, Brasil, Plaza Constitución, Constitución, hasta Entre Ríos. Una tercera, avanzaría por Independencia, Boedo, Europa (Carlos Calvo), hasta Pozos. La cuarta habría de recorrer Saavedra y Paso, desde Europa a Lavalle, y por ésta hasta Callao. Una quinta línea sería trazada por Centro América (Pueyrredón) -Jujuy de Cangallo a Europa. Y la última iría por Entre Ríos-Callao, de San Juan hasta la calle 53. También las hubo concedidas pero dejadas de lado. Más tarde se autorizaron pequeños desvíos para vincular sus rieles con los de la Gran Nacional para efectivizar el convenio de uso común de algunas vías, tal como ya hemos referido precedentemente.

⁵⁰ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes...*, p. 869; *Memoria de la Ciudad de Buenos Aires*, 1896, p. 53.



Samuel B. Hale & Cía. que se dedicaba a adquirir empresas para ser absorbidas por otras establecidas en Gran Bretaña y que operaban en este plaza local. Su capital ascendía a 225.000 libras esterlinas. Había sido reconocida por decreto del 5 de febrero anterior, firmado por el vicepresidente Carlos Pellegrini, en ejercicio de la presidencia.

Se firmaron luego otras concesiones. Una de ellas, de junio de 1890, autorizó la construcción de desvíos sobre Independencia para poder recorrer en ida y vuelta la misma vía y para que se pudieran cruzar los coches que vinieran en sentido contrario. Uno estaba entre Salta y Santiago del Estero así como, el otro, se ubicó entre Balcarce y Paseo Colón. Otra fechada el 22 de diciembre dejó sin efecto la ocupación de Córdoba entre San Martín y Reconquista, Libertad entre Viamonte y Tucumán, Tucumán entre Libertad y Suipacha y esta última entre Viamonte y Tucumán. En su reemplazo se le autorizó la construcción de líneas que habrían de circular por Rodríguez Peña desde la Calle 53 hasta el Paseo de Julio y por esta última hasta Arenales hasta empalmar con la vía concedida; Tres Sargentos de San Martín a Reconquista y por esta última hasta Córdoba; San Martín entre Viamonte y Córdoba; Paseo de Julio entre Viamonte y Lavalle; Viamonte entre Libertad y Suipacha; Las Heras de Uruguay a Paraná además de seguir por esta última hasta Paraguay; finalmente, Cuyo (Sarmiento) entre Anchorena y Laprida.

Cuatro días más tarde se firmó otra por la cual se autorizaba a tender vías por: Suipacha de Arenales a Paseo de Julio y luego por ésta y Ayacucho hasta la Calle 53; por Callao entre Paseo de Julio y Calle 53; Paseo Colón de Independencia a México y por ésta a Piedras; por Tucumán de Anchorena a Laprida y por ésta a Lavalle; Paseo de Julio de Viamonte a Rivadavia y por ésta a Reconquista; Paseo Colón de San Juan a Independencia y por ésta hasta Balcarce; Ayacucho entre Lavalle y Paraguay; una doble vía por Entre Ríos entre San Juan y Camino al Puente Alsina (Amancio Alcorta); doble vía por Entre Ríos de Chile a Independencia; Europa de Pozos a Entre Ríos; Paraguay de Uruguay a Libertad.

Para entonces la empresa tenía establecidas cuatro estaciones ubicadas estratégicamente de acuerdo a su diagrama de líneas. La primera había sido la denominada indistintamente Estación Brandzen, Puente Alsina o Alcorta.

Estaba sobre la calle Brandzen entre la calle 147 (luego Segunda Solís, más tarde Cevallos y actual Perdriel) y Solís (Luzuriaga), cerca del Camino al Puente Alsina (Av. Amancio Alcorta) y teniendo por fondo una calle sin nombre (luego Aconcagua y actual José A. Cortajarena). Algunas calles no habían sido bien trazadas o abiertas aún. La Estación Laprida estaba sobre la calle Tucumán entre Laprida (Agüero) y Gallo, teniendo por fondo la calle 66 A (San Luis). La Estación Boedo se ubicó en esa calle entre Independencia y Estados Unidos mirando el oeste. Por último se construyó la Estación Recoleta sobre la Calle 53 (Posadas) entre Ayacucho y Junín (sector de la actual Roberto M. Ortiz). Ya estaba en actividad en 1896, dando así cabida a los coches de las líneas ubicadas en el sector norte de la red.

Creemos que las primeras líneas habilitadas partieron de Brandzen. El servicio pionero

habría sido el que avanzaba por el Camino al Puente Alsina, Salta, Brasil, para pasar por la Plaza Constitución, y continuar por Constitución, Ceballos, Cochabamba, Entre Ríos, San Juan, (Combate de los) Pozos-Río Bamba, Corrientes, Ayacucho hasta Tucumán, para volver por Callao-Entre Ríos-Vélez Sársfield, aunque no disponemos de información fidedigna sobre el particular.

En abril de 1890 la Intendencia autorizó librar al público la denominada 5ª sección de la empresa. Se trataba de la línea que recorría Tucumán hasta Callao y continuaba por ésta hasta Lavalle para volver desde allí por esta última hasta la Estación Laprida. Fue inaugurada el 18 de junio siguiente. El 18 de abril de 1891 se autorizó una nueva línea por Ayacucho entre Lavalle y Paraguay; por Europa de Pozos a Entre Ríos y una modificación del recorrido por Ceballos dado que no se había abierto aún la calle Constitución entre Ceballos y Solís, y por lo cual llegó a Entre Ríos por Cochabamba.

El 1º de octubre de ese año se habilitó una nueva sección, que en realidad era una prolongación, por cuanto partía de la Estación Laprida para recorrer Tucumán y proseguir hasta la Plaza Lavalle. Desde allí volvía por la misma calle hasta Callao donde doblaba para continuar por Lavalle hasta la estación.

El 15 de mayo de 1892 se habilitó otro sector de la línea que desde la Estación Laprida llegaba al centro, pasando por la Plaza Lavalle. Se prolongó desde allí por Viamonte hasta Reconquista. De allí volvía una cuadra hacia atrás por Viamonte para continuar por San Martín y Córdoba hasta Cerrito la cual tomaba hasta Paraguay para avanzar por Libertad, Charcas (Marcelo T. de Alvear), Montevideo, Paraguay, Callao y cerrar el circuito por esta última.

A mediados de 1892 se libró al servicio público otra línea que en este caso tenía por cabecera la Estación Boedo. Recorría Independencia, Pozos-Río Bamba, Corrientes, Ayacucho hasta la Calle 53. La vuelta se efectuaba por Callao, Lavalle, Paso-Saavedra, Europa hasta la Estación.

En 1893, los servicios de la compañía cubrían varias líneas. La que partía de la Estación Brandzen y que, según hemos referido, llegaba a Tucumán y Callao. La que salía de la Estación Laprida y que llegaba al centro, vía Tucumán, Talcahuano, Viamonte hasta Reconquista, prolongada por esta última, Tucumán, 25 de Mayo, Lavalle, Paseo de Julio, para regresar por Viamonte, San Martín, Córdoba, Cerrito, Paraguay desde donde, por una rectificación del recorrido, llegaba ya directamente a Callao para seguir por Lavalle, Anchorena, Cuyo (Sarmiento) para acercarse al Once, y continuar por Laprida (Agüero) hasta la Estación. Dos líneas salían de la Estación Boedo. Una, según referimos, salía por Independencia para seguir por Pozos-Río Bamba, Corrientes, Ayacucho hasta la Calle 53, regresando por Callao, Lavalle, Paso-Saavedra, Europa hasta el punto de partida. La otra línea también salía por Independencia para llegar al Paseo Colón para regresar por la misma hasta Entre Ríos desde donde tomaba Europa hasta la Estación.

Desde el 5 de agosto de 1894 se habilitó una modificación concedida el 4 de mayo anterior, por la cual se rectificó el trazado de la línea al Paseo de Julio, de modo que podía recorrerse Córdoba directamente desde el Bajo hasta Callao, suprimiendo la vuelta. Por otro lado, algunas

líneas concedidas en ese mismo año no se llevaron a cabo.

El 9 de abril de 1895 entró en servicio un nuevo trazado por Jujuy-Centro América (Pueyrredón). Los coches partían de la Estación Boedo por la calle del mismo nombre, Independencia, Entre Ríos, Europa, Jujuy-Centro América, Tucumán hasta Callao. Desde allí volvían por Lavalle, Paso-Saavedra y Europa hasta el punto de salida. Desde el 13 de octubre de ese año se prolongó la línea que terminaba sobre el Paseo de Julio hasta el lado norte de la Casa Rosada regresando por la misma. En esta ocasión la empresa organizó un ágape al cual fueron invitadas las personalidades más destacadas de la ciudad. En aquél mediodía del 15 de octubre el representante señor Carlos R. Thursby ofició de anfitrión en la Estación Laprida.

Salvo por unas 15 cuadras en la zona de Constitución que se construyeron con posterioridad al período que abarca este capítulo (hasta 1897), prácticamente no hubo cambios ulteriores en el trazado cuyo esquema llegó con estas características hasta 1909 cuando fue incorporada al Anglo-Argentino.

8. COMPAÑÍA DE TRANVIAS METROPOLITANA.

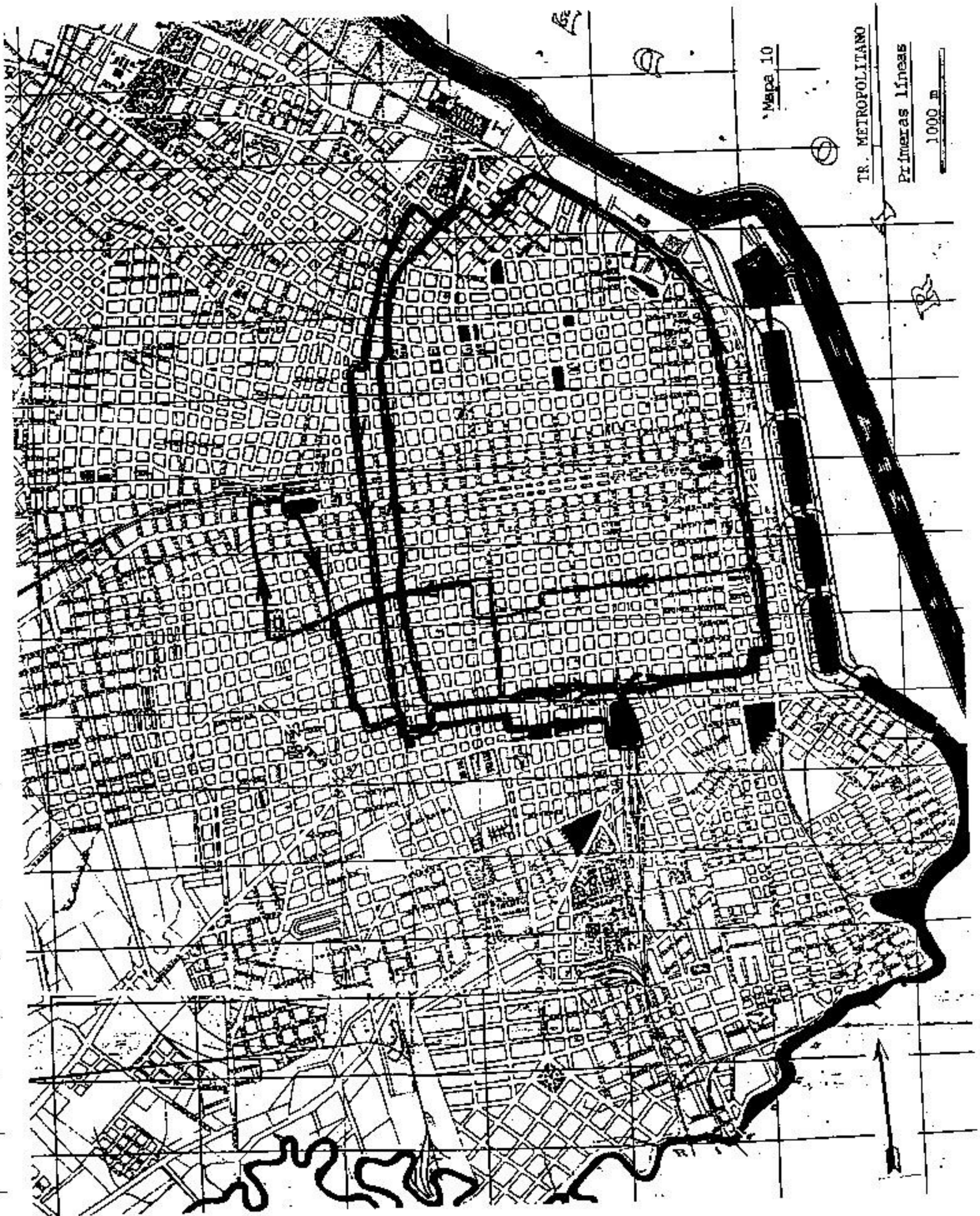
Esta empresa se fundó en 1888 tras lo cual se firmó la primera concesión con Antonio Carrozzi & Cía., razón social integrada por aquél y Nicolás Figueredo. Ambos obtuvieron la autorización legal el 11 de enero de ese año quedando habilitados a construir una red de tranvías en la Capital Federal. Se establecía un servicio desde la zona del bajo de San Telmo hasta Plaza Constitución y la del Once. El contrato le impuso una contribución del 8% sobre sus entradas brutas estipulándose también que el pasaje habría de costar 8 centavos.

El 4 de junio del mismo año se transfirió la empresa en favor de Gomez, Bruns & Cía. Integrada por los señores Tristán Gomez y Eduardo Bruns. Según nuestro parecer, la nueva firma propietaria no estaba en realidad en condiciones financieras de llevar adelante el emprendimiento y aún quizás haya surgido sólo con meros fines especulativos. Ello no resultaría extraño en aquella época de nuestra historia nacional. En definitiva, aquéllos debieron transferir nuevamente la empresa. El 27 de diciembre siguiente, pasó en favor de la Compañía de Tranvías Metropolitana, cuyo presidente era el doctor Ernesto Quesada.

Para entonces sólo se había construido una cuadra de vía, seguramente para aparentar haber dado comienzo con los trabajos. Se cumplían así los requisitos formales que impedían la caducidad de la concesión y evitaban las multas por el atraso. El tramo se encontraba en Independencia entre Solís y Entre Ríos.

La empresa se había constituido sólo dos meses antes de adquirir las concesiones. La integraban figuras destacadas de la élite porteña de entonces: el presidente era Ernesto Quesada, el vicepresidente era Antonio Galarce y las vocalías estaban integradas por el Dr. Juan D. Maglioni, Agustín P. Zemborain, Eduardo M. Coll, Félix Murana y Esteban S. Badaraco. Había sido fundada por Julio F. Sandoval.⁵¹

⁵¹ *La Nación*, Buenos Aires, 11 de octubre de 1888, p. 2, c. 3.



La estación se instaló en la manzana delimitada por las calles Constitución, Pavón, Alberti y Matheu, con frente a la tercera. A mediados de 1889 la empresa anunció a través de los periódicos sus variados emprendimientos con la finalidad de atraer nuevos suscriptores para sus acciones. Había entonces 30 kilómetros de líneas en construcción, 20 kilómetros de rieles estaban en viaje, así como también estaban por llegar coches de la fábrica Stephenson & Cia. de Nueva York. Se informaba también el inminente comienzo de los trabajos en la sección norte.

En ese mismo año adquirió algunas concesiones otorgadas a Juan B. Raffa & Cia. El muy

En abril de 1890 la intendencia autorizó la habilitación de un reducido sector. Se trataba de 11 kilómetros de vías. La línea partía de la estación para recorrer Constitución, Pichincha, Cochabamba, Balcarce, San Juan, Paseo Colón, Chile, Lorea (Presidente Luis Sáenz Peña), Independencia, (Combate de los) Pozos, México, Catamarca, Cochabamba, Alberti, hasta el punto de partida. En realidad se trataba de un ramal que adolecía de una concepción errónea inicial por cuanto no llegaba a la Plaza de Mayo o al Once, ni a ningún punto de tráfico importante. De no complementarse con un sector que la acercara hacia uno de aquellos centros, su equilibrio financiero, ya por demás endeble, se vería inevitablemente comprometido.

En setiembre siguiente se pudo llegar a la inauguración. Pero su situación contable no era buena. Sólo disponía de 6 coches en servicio y un tráfico reducido. Ello la obligó a volver a paralizar las líneas al corto tiempo. Recién se reanudó en 1894. El 15 de marzo de 1891 la empresa entró en liquidación. Pasó entonces a remate público sin base, dada su virtual quiebra. Fue adquirida por los señores Shaw Hermanos en \$ 515.000.

Una ordenanza municipal le había concedido una prórroga, hasta el 30 de abril siguiente, a fin de que pudiera reiniciar su actividad. Un nuevo plazo se extendió hasta el 31 de julio pero tampoco pudo cumplirse. Recién el 8 de abril de 1894 comenzó a circular nuevamente; pero la policía trató de impedirlo, a pedido de la Intendencia, dado que aún faltaban cumplimentar algunos requisitos formales para autorizar su rehabilitación. Pese a todo, las tareas de limpieza de rieles, construcción de empalmes, que posibilitaron un recorrido entre la Estación Constitución y La Recoleta, siguieron adelante. En agosto ya circulaba la línea que recorría Pichincha y Ombú (Pasteur y José E. Uriburu) y Junín (Roberto M. Ortiz), volviendo por Azcuénaga, Calle 66A (San Luis), Larrea-Alberti. El 15 de setiembre se habilitaron otras dos líneas: una iba desde la Plaza Once, por Catamarca, Cochabamba, Alberti, Constitución, Entre Ríos, Pavón, hasta la Plaza Constitución, para volver por Cochabamba, Entre Ríos, México, 24 de Noviembre, Piedad (Bartolomé Mitre) hasta el punto de salida. La otra, recorría Cochabamba hasta Paseo Colón, para volver por Chile, Entre Ríos, México, para volver de la misma forma hasta la Plaza Once.

En la sesión del Concejo Deliberante del 18 de octubre de 1895 se resolvió llegar a un acuerdo con la empresa respecto de sus deudas con la Municipalidad, que se referían a impuestos por afirmados, derechos de cuadras recorridas, impuestos generales, el pago del 8% sobre sus entradas brutas, así como la recriminación por el abandono de una vía sobre la calle Salta

(Vieytes) que debía levantarse por haber quedado inactiva según la legislación vigente.

A fines del siglo se habilitó la línea por el Paseo de Julio (Avenidas del Libertador - Leandro N. Alem), Plaza de Mayo y Paseo Colón, con lo cual se vinculaban los sectores norte y sur de la ciudad. Se procedió entonces a trazar recorridos circulares entre Plaza Constitución, Plaza Once, Recoleta, Retiro, Plaza de Mayo y Constitución, lo cual configuró durante mucho tiempo la característica de sus servicios y que, de alguna manera, perduran hasta la actualidad en las líneas de colectivos números 61 y su complementaria 62.

CAPITULO 6

LA REVOLUCION ELECTRICA EN EL TRANSPORTE URBANO

1. LA TRACCION ANIMAL EN LOS PRIMEROS TRAMWAYS.

Las compañías establecidas desde 1870 en Buenos Aires hacían circular sus «cucarachas» (coches cerrados) y «jardineras» (abiertos) tirados por caballos y no por mulas como refiere alguna bibliografía. Sólo se utilizaban algunas de estas últimas en el interior de las estaciones en tareas auxiliares de maniobra. La velocidad con que los vehículos se desplazaban por la city estaba, al igual que hoy en día, vinculada a la zona y la hora pero puede decirse que se avanzaba en términos generales a unos 30 ó 35 cuadras por hora, salvo en las líneas suburbanas a Flores, Belgrano o la Chacarita, en las cuales se avanzaba con mayor rapidez ante la ausencia de obstáculos.

La caballada estaba compuesta por el clásico percherón de tiro de menor alzada, pero con mayor resistencia física que los europeos. Mucho se ha disertado, especialmente en bibliografía de las Fuerzas Armadas, sobre los beneficios genéticos que priman en los seres vivos que los adecuan sin igual a las características intrínsecas del lugar de origen, por lo que no habremos de adentrarnos en estas consideraciones que, por otro lado, nos son ajenas.

No sólo el Estado resguardó el trato que se le brindaba a los animales, sino también la Sociedad Protectora de Animales. Esta institución, interafiliada con sus pares de Filadelfia, París, Londres, Berlín, Hannover, y otras ciudades importantes, estuvo presidida por el ex presidente Domingo F. Sarmiento siendo su secretario el Dr. Ignacio Albarracín. Intervenia cuando se producían accidentes en la vía pública -que no eran pocos-, cuando se caían los caballos por el pavimento deteriorado o por el exceso de trabajo que se sumaba al calor. El público acusó en reiteradas oportunidades a las empresas y a las autoridades por el triste espectáculo que brindaba la caballada tranviaria. Es por ello que la referida Sociedad llegó a imponer el «completo» por el cual sólo se podía llevar un limitado número de pasajeros en los coches, no por comodidad de los pasajeros como podría pensarse, sino para no sobrecargar los rodados y no agotar a las bestias. El 23 de marzo de 1887 la Sociedad llegó hasta a inaugurar un Hospital Veterinario que se había instalado en la calle Artes (Carlos Pellegrini) número 816 siendo dirigido por el Dr. Whigham. A mediados de ese año se editó un folleto de 14 páginas titulado *Consejos a los empresarios de tramways, carros, carruajes y al todo propietario de animales de tiro*, que trataba de inculcar el buen trato hacia los animales, instruyéndolos en que esa era la mejor forma «de mantener su capital».

No fueron pocos los coches detenidos por la policía por llevar caballos maltratados, heridos, no adiestrados al tiro, no herrados, enfermos o por llevar un excesivo número de pasajeros. Con el tiempo se impulsó la instalación de bebederos cuyo mantenimiento estaba a cargo de la Municipalidad. Los había en Libertad y Lavalle, en Córdoba y Callao, en Paraná y Juncal, en Paseo Colón e Independencia, en la Recoleta, por citar algunos.

Otro logro de la Sociedad fue la promulgación de la ordenanza del 22 de diciembre de 1891 por la cual se prohibió que los caballos tiraran sin descanso en un trayecto mayor a los 8 kilómetros.

Frente a repetidos ataques que formulaba la población contra las empresas por el trato que brindaban a sus animales, una de ellas, la Ciudad de Buenos Aires, publicó en la prensa local su descargo el cual nos permite advertir algunas mejoras que se instrumentaban por entonces:

«Esta compañía fue la primera en hacer uso de carros de riesgo para aminorar lo resbaladizo de los adoquines. Emplea constantemente una cantidad de arena para el mismo fin. Ha colocado en casi todos sus coches los miriñaques que impiden en gran parte las lesiones al animal cuando se cae.

Ha dado a todos sus cuarteadores, y tiene en depósito en los puntos necesarios de la ciudad, botas para los animales que pierden herraduras en la calle. Es la primera que adoptó el sistema de cuartas con pecheras. Todos sus cocheros han sido provistos por la empresa de látigos reglamentarios y livianos. Ningún potro es amansado por el sistema antiguo de palenques combinado con rigor para quebrar su espíritu, sino por el sistema de breta australiano y sin uso de lazo.»¹

El servicio con las características apuntadas habría de quedar atrás, con el tiempo, merced a la incorporación de la electricidad a los medios de locomoción. Cambiaron entonces los usos y costumbres, la velocidad, la expansión de la red, la población pudo aspirar a su terreno y vivienda propia dado que se posibilitaba el acceso a zonas menos costosas, las estaciones pudieron ser construidas en lugares ahora alejados de una vía ferroviaria dado que no se dependía de la provisión de forrajes, etc.

2. LA REVOLUCION ELECTRICA Y LA APLICACION AL TRANSPORTE EN EL MUNDO.

Pocas veces se ha hecho hincapié en el origen del transporte eléctrico porteño o en los pasos que debieron cumplirse para llegar no sólo a la implementación sino a su generalización. El tópico nos lleva al desarrollo técnico alcanzado en Europa a comienzos de la década del '80, a las innovaciones puestas en práctica por entonces, a la necesidad de expandir el capital comercial hacia áreas periféricas para obtener nuevos márgenes y, en definitiva, a la preocupación por cubrir las distancias en forma más rápida, cosa que ha sido un constante desvelo para los hombres en el devenir de su historia.

La *electricidad* fue un fenómeno largamente intuido ya por algunos filósofos griegos de la Antigüedad. Thales de Mileto encaró en el siglo VII a.C. los primeros experimentos sobre el ámbar amarillo que, convenientemente frotado y en seco, era capaz de atraer a cuerpos ligeros. Como ese ámbar se llamaba *elektron*, la misteriosa propiedad recibió el nombre por todos conocido. El progreso técnico desarrollado por los hombres, en realidad siempre trató de utilizar con

¹ *La Nación*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1893, p. 3, c. 2.

máximo provecho las fuerzas de la naturaleza para subyugarlas a su voluntad. Quizás ninguna otra invención haya transformado tanto nuestras vidas. Hasta que se descubrió la útil expansión del vapor podría decirse que, en lo que atañe al transporte, poco había cambiado desde la época de los faraones de Egipto, de Alejandro Magno, de Julio César o de Napoleón.

En cuanto al vapor, ha resultado sin duda importante pero limitado en su utilización por cuanto es una fuerza que sólo puede emplearse en el sitio de su producción, no siendo transmisible. La propiedad eléctrica, sin embargo, puede generarse en gran escala para ser trasladada allí donde lo requiera su consumo, disminuyendo así en forma considerable sus costos. La industria no necesita crear ya su propia fuente de energía porque puede ser provista a distancia.

Desde mediados del siglo XVIII y comienzos del XIX, los avances eléctricos se sucedieron velozmente. Baste sólo recordar los experimentos de Benjamín Franklin en Filadelfia, así como los de Aloysius Galvani en Bolonia. El Prof. Jakobi había construido en Rusia un electromotor hacia 1830 que fue aplicado a un barco de rueda. Tomas Alva Edison contó entre sus inventos con el telégrafo automático, el fonógrafo, el megáfono y la lámpara incandescente, dada al público en 1880. A Samuel Morse se le debe el telégrafo a electroimán así como a Graham Bell la construcción de un oído electrónico para sordomudos del Hospital de Boston y del cual resultó el teléfono. Fue Volta quien descubrió como se podía acumular la energía producida. Todos estos pasos propiciaron una constante evolución en la cual merece un lugar destacado Werner Von Siemens (1816-1892).

Este último había sido oficial de artillería y se había destacado en la aplicación eléctrica al material bélico, en especial, a las minas submarinas. En 1847 fundó en Berlín, junto con un mecánico llamado Halske, una fábrica de instrumental eléctrico. Dos años más tarde, establecieron la primera línea telegráfica de Alemania, entre Frankfurt (Meno) y Berlín. En 1888 se lo honró con el título nobiliario por sus contribuciones científicas.²

En 1873 el ingeniero Fontaine descubrió, en la Exposición de Electricidad de Viena, que el generador podía ser también un electromotor. Se habían instalado allí dos generadores. Por el error de un obrero, que unió los cables de uno con el otro que estaba desactivado, se descubrió que este último comenzaba a trabajar. Se estaba frente a la primera aplicación de la electricidad a la fuerza motriz.³ Este principio tomó mayor relieve cuando en 1879 Siemens y Halske utilizaron la tracción eléctrica en oportunidad de la Exposición Industrial de Berlín. Se trataba de un móvil desplazado sobre una vía en forma de pequeño ferrocarril eléctrico. Ese fue sin duda el atractivo más importante de la muestra. En los cinco meses de funcionamiento, llegó a transportar unos 86.000 visitantes circulando a unos 7 kilómetros por hora sobre un trayecto de 300 metros en círculo.

Ese importante hito permitió que la empresa pudiera continuar sus investigaciones. El cenit llegó cuando, en mayo de 1881, se construyó el *primer tranvía eléctrico del mundo* que corrió por Berlín (Lichterfelde). La línea fue trazada entre la Escuela de Cadetes y la Estación Anhalter

² Brockhaus, t. II, Leipzig, 1920, p. 703.

³ Pierre Devaux, *Historia de la electricidad*, Barcelona..., Salvat, 1949, p. 106; Guillermo Dowling, *La Electricidad. Prodigioso exponente del siglo*, Buenos Aires, Xenix, 1943, pp. vv.

del Ferrocarril. Pero el sistema aún era peligroso porque los dos polos estaban en los rieles, de modo que podían resultar mortales los aditamentos metálicos de los zapatos así como las herraduras para los caballos. El problema se subsanó cuando, en el mismo año, participaron en la Exposición Internacional de Electricidad de París circulando por Champs-Élysées. Aquí se ensayó el sistema de línea aérea aunque aún con dos hilos; uno para cada polo. El mismo sistema fue aplicado al año siguiente en la antigua línea a caballo de Berlín (Berlín-Charlottenburgo).

En 1884 comenzó a prestar servicios el primer tranvía eléctrico de los Estados Unidos. Se había instalado en Cleveland y funcionaba con entrada de corriente por un carril subterráneo. Pero el hecho de que utilizara la antigua vía del sistema de tracción animal, hizo que se produjeran frecuentes descarrilamientos lo cual llevó a que se abandonara el servicio. Para entonces, funcionaban ya en Alemania distintas redes bien desarrolladas: Berlín tenía 198 kilómetros, Hamburgo gozaba de 104, Colonia de 43, Munich de 36, Hannover de 30, Nuremberg de 30 y Leipzig de 34 Kilómetros de vías.

Hubo distintos sistemas de tranvías eléctricos: con acumuladores -baterías- (introducidos por la Compañía de Omnibus de París como también en Bruselas), los que tomaban la corriente de un conductor subterráneo (variante luego desechada por su alto costo de instalación) y el sistema trolley (aéreo) que tuvo el mayor éxito aunque fue en su tiempo cuestionado por los urbanistas que no deseaban ver las arterias cubiertas por cables. Similares argumentos se esgrimieron también en Buenos Aires contra su utilización.

Respecto del último, el sistema Siemens era el más difundido. Consistía en una especie de «carrito» que se arrastraba *sobre* la línea aérea. Por una invención del señor Depoele, presentada en la Exposición de Toronto de 1884, se simplificó aquél de modo de invertir el principio según el cual se llevó una ruedita presionada *debajo* del cable alimentador (trolley). Este invento le valió que, hasta 1888, tuviera que proveer con su producto a todas las empresas de los Estados Unidos.⁴ Otro paso en este desarrollo fue dado por el señor Sprague quien unificó el motor con el *truck* (chasis) de modo que se instalaron dos de aquéllos colocados sobre cada uno de los ejes.

En 1890 había en los Estados Unidos unos 1300 coches eléctricos que se desplazaban por 140 líneas. En ese mismo año circuló el primer tranvía con trolley de Europa en la Exposición de Bremen, construido por Thomson & Houston. El país que se adelantó en el Viejo Continente al cambio de tracción fue Alemania. Tras la línea pionera de Berlín, le siguió Frankfurt (Meno) que inauguró estos servicios en 1884, Munich que habilitó una pequeña sección de 750 metros dos años más tarde (aunque la transformación del sistema recién se encaró en 1895), en Bremen se ensayó en 1890, Hannover incorporó la nueva tracción en 1893, y en Nuremberg se hizo lo propio en 1896.⁵

El tramway eléctrico pasó así a todas las latitudes. En este último año se entregó al servicio el primer sector de El Cairo y se inauguraban secciones de montaña en Noruega. En Madrid el primer ensayo se practicó el 3 de agosto de 1898, realizándose la inauguración oficial entre Sol

⁴ Gert Friedrich Wertenborg, *Vom Zauber alter Berg- und Strassenbahnen*, Freiburg im Breisgau, Bibliothek Rombach, 1982, p. 23.

⁵ Wolfgang Fiegenbaum, *Die Strassenbahn-Betriebe in der Bundesrepublik Deutschland*, Stuttgart, W. Kohlhammer, 1981, pp.vv.

y Serrano, y Recoletos e Hipódromo.⁶ En Sudamérica la primera prueba se efectuó en 1884 en Nitheroy (Río de Janeiro) por la línea de fonseca. A nivel subcontinental, las empresas estaban suficientemente desarrolladas para mutar de tecnología. Las nuevas inversiones que se necesitaban, y que coincidieron con la nueva *Weltpolitik* de la Europa del Imperialismo, hicieron que algunos consorcios importantes absorbieran los antiguos sistemas para llegar a su fusión, electrificación y posterior expansión. En 1887 se hicieron nuevos ensayos en Río de Janeiro aunque sin el éxito esperado. El primer sector se habría de inaugurar cinco años después por el sinuoso trazado de la línea de Flamengo propiedad de la Empresa del Jardín Botánico que, al poco tiempo, tuvo unos 60 kilómetros habilitados.

En ese mismo 1892 tuvo lugar el primer ensayo en La Plata, la flamante capital de la Provincia de Buenos Aires. Se trataba de un sector perteneciente al Tramway Ciudad de La Plata, construido en base a la concesión Gimenez y Panthou. La provisión eléctrica fue contratada con la Compañía de Electricidad del Río de la Plata perteneciente al empresario norteamericano Cassels. Este último había instalado una usina en el Mercado del Centro de Buenos Aires (Perú y Alsina) pero, por desentendimientos con las autoridades, fue invitado a La Plata por el Dr. Dardo Rocha. El 9 de noviembre se realizó el primer viaje oficial por Independencia desde la calle 50 hasta 45 siendo conducido el vehículo por los hermanos Cassels a quienes acompañaban el ministro de Obras Públicas de la Provincia, diputados, senadores e invitados especiales. El 12 se repitió la experiencia en un tramo más prolongado.

3. EL PRIMER TRAMO DE ENSAYO EN BUENOS AIRES.

El primer ensayo de tranvías eléctricos de Buenos Aires se realizó en 1897.⁷ En principio desde el propio Estado se desconfiaba del nuevo sistema por lo cual se había comisionado al ingeniero Mallol para que observara la prueba que había tenido lugar en La Plata. Se comprobó allí que no había inconvenientes insalvables en su aplicación, lo cual sirvió como antecedente en el proyecto porteño. En abril de 1893 el asesor municipal emitió un dictamen favorable aunque sugería que se ensayara fuera del radio de Callao y preferentemente sobre la Avenida Alvear (Libertador General San Martín).

En Buenos Aires surgieron algunas reticencias por parte de las empresas que no estaban seguras respecto de la mutación pues habría de requerir enormes inversiones. Además, parte del público y algunos especialistas cuestionaban las instalaciones aéreas por sus evidentes perjuicios estéticos.

En la sesión del Concejo Deliberante del 11 de octubre de 1895 se discutió el proyecto de ordenanza por el cual se habría de reglamentar el trazado de un tramway eléctrico entre la Plaza de Mayo y Belgrano. Se fijaban en ella las bases formales: planos, memorias descriptivas, tipo de material, características de los coches, sistema de alimentación, etcétera. El recorrido habría de partir de Piedad (Bartolomé Mitre) y Paseo de Julio (Leandro N. Alem) para continuar por esta última, Alvear y Buenos Aires (Libertador General San Martín) hasta Lavalle (Juramento)

⁶ Carlos López Bustos, *Tranvías de Madrid*, Madrid, Aldaba, 1986, p. 22.

⁷ En el mismo año se inauguraba en Santiago de Chile, mientras que Montevideo los vio correr en 1906, La Paz en 1909 y Asunción en 1913.

en Belgrano, para dar un rodeo por ese pueblo, gozando también de un ramal auxiliar de acceso al Hipódromo Nacional (donde se instaló luego el Tiro Federal).

En la sesión del 21 de octubre se objetó la introducción del tranvía por Alvear porque ello habría de llevar a formación de viviendas «mezquinas» en la zona y que, en ese caso sería preferible que continuara despoblada. En realidad se habría «invadido» el área que se estaba reservando la sociedad prestigiosa de Buenos Aires para pasear con sus carruajes. Otro argumento contrario fue que, de todas maneras, Belgrano contaba ya con dos ferrocarriles y no necesitaba el acceso adicional de un tranvía eléctrico.⁸

Ante la presión de quienes consideraron como una «profanación» aquella «vulgarización» del principal paseo público porteño, se votó en la sesión del Concejo Deliberante del 29 de noviembre una ordenanza por la cual el tramway habría de doblar por Centro América (Pueyrredón), para seguir el recorrido de la antigua vía del Ferrocarril del Oeste⁹ para continuar por Las Heras, Santa Fe (Fray Justo Santa María de) Oro, y volver recién entonces a Alvear y Vértiz para continuar sin variantes.

En ese entonces se habían desarrollado en Buenos Aires varias empresas de provisión eléctrica. Una de ellas pertenecía al ingeniero norteamericano Charles Bright. Este último no tardó en advertir la posibilidad que ofrecía la expansión del sistema en este mercado. Ansió aplicarla a la tracción como no tan exitosamente hiciera Von Siemens en Alemania. Las autoridades municipales no dudaron en adjudicarle la concesión en vista de sus antecedentes y experiencia. Era propietario de una usina, representaba a la General Electric Company en la Argentina, a Otis Bros & Compañía y a otras casas no menos importantes de los Estados Unidos. El contrato del que habría de ser el *primer tranvía eléctrico de Buenos Aires* se aprobó en la sesión del Concejo Deliberante del 30 de diciembre de 1896. Casi de inmediato la empresa perjudicada, el Tranvía a Belgrano, establecida en 1873 y que aún llegaba con tracción animal, trató de bloquear la gestión. Pero pese a ello el proyecto siguió adelante. El tramo de prueba se instaló en un sector «extramuros» para evitar posibles riesgos que pusieran en peligro a la población. En el artículo 2º del contrato se estableció:

« Por vía de ensayo deberá el concesionario empezar inmediatamente una sección de dicho tramway, con su maquinaria correspondiente. Esta línea será de doble vía, y se colocará entre la esquina de las calles Las Heras y Canning (Scalabrini Ortiz) hasta la de Santa Fe, debiendo estar concluida y en funcionamiento dentro de los noventa días de concedido el permiso. Si después de ensayada esta sección durante un periodo de tres meses la Municipalidad juzgare inconveniente la adopción de la tracción eléctrica en la forma proyectada ó el recorrido establecido en el artículo 1º, deberá el concesionario introducir las modificaciones que se le indicaren, ó en último caso, remover por su cuenta las instalaciones hechas, sin derecho á compensación alguna, y quedando sin efecto la presente concesión.»¹⁰

Resultaba sin duda aventurado encarar una obra que no gozaba de ningún tipo de garantía. El tramo de ensayo fue instalado sobre el boulevard Las Heras entre Canning y Santa Fe. En caso de aprobarse su continuación quedaría comprendido como parte de la línea eléctrica a

⁸ *Actas del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 21 de octubre de 1895, p. 810; 813 y 816.

⁹ El ramal aludido iba desde la Estación Central (sobre la actual Leandro N. Alem entre Rivadavia y Juan D. Perón) por Alem y Libertador para continuar luego por la actual Pueyrredón hasta la Estación Once.

¹⁰ *Actas...*, 30 de diciembre de 1896, p. 667-668.

Belgrano. Los trabajos fueron dirigidos por los ingenieros Wardlaw y Sheppard. El sistema adoptado fue el de «trolley» y la extensión era de un poco más de un kilómetro, teniendo en cuenta la doble vía. Los postes tubulares que se emplearon eran de fundición de 9,13 metros de altura, enterrados a 1,83 metros, colocados cada 35 metros a lo largo del trayecto. La usina provisional se instaló en Las Heras y Canning -mirando al sur y al este- en un galpón de madera de techo de hierro galvanizado a dos aguas de unos 20 metros de largo por 8 de ancho y 9 de alto. El motor a vapor que se hallaba allí había sido construido en Alemania por la empresa Garrett Smith. Tenía una potencia de 65 caballos dando 125 revoluciones por minuto. Por medio de una correa accionaba una dinamo tetrapolar de 40 kilowatts construida por la General Electric Company y que estaba en condiciones de proveer 500 volts a la línea. También se había incorporado un aparato de seguridad de interrupción automática fabricado por Thomson Houston.¹¹

Aquella usina habría de ser luego reemplazada por otras dos principales que se ubicarían en el Paseo de Julio y Montevideo así como en las inmediaciones del Hipódromo Argentino en Palermo. Pasados algunos inconvenientes, como la disposición de paralizar las obras por orden de la Oficina de Inspección Técnica Municipal por haberse utilizado rieles del tipo Vignole (ferroviario) en lugar de los que contemplaban las ordenanzas vigentes por entonces (tipo tranviario = canaleta), así como las lluvias caídas que transformaron la zona en un extenso barrial, se pudo realizar el ensayo privado el 20 de abril. El plazo ya había expirado el 30 de marzo. Viajaron el propietario y director señor Bright, el señor Tarant representante del Telégrafo Transandino ligado íntimamente a la empresa, el ingeniero Wardlaw especialista en tracción eléctrica y de muy reconocida actuación en los Estados Unidos, el ingeniero Abella y otros funcionarios e invitados especiales. Ambos coches de prueba alcanzaron una velocidad de 15 kilómetros por hora, pudiendo frenar en una distancia de entre 10 y 12 metros, vale decir, una vez y medio el largo del vehículo. El viaje de ida tardó tres minutos y medio.¹²

El 22 de abril de 1897 se inauguró la línea en dos etapas. Por la tarde, con el intendente Francisco Alcobendas y el secretario Moreira, quienes quedaron sumamente satisfechos por la experiencia. Y por la noche, se hicieron viajes con invitados especiales. Hubo alrededor de 2000 personas presenciando la auspiciosa circunstancia que llevaba un nuevo progreso y desarrollo a la ciudad. Los alrededores de la usina habían sido iluminados profusamente siendo también embanderados. El festejo fue vistoso y todos estaban animados. Pese a las formalidades de la época, no se ofrecieron discursos en el ágape.

Los flamantes vehículos se desplazaron entre las vivas entusiastas del público que se agolpó para verlos ligeramente iluminados y sin las acostumbradas yuntas. A las 21.15 horas comenzaron los viajes generales. En una hora habían viajado (ida y vuelta) unas 1.500 personas. Al avanzar la noche se limitó la capacidad a 50 pasajeros por vez y a las 12 se cerró el servicio.

Los coches habían sido construidos por Stephenson & Cía., de Nueva York. Su capacidad era para 40 pasajeros sentados (10 asientos paralelos). Tenían un largo de 8,50 metros y el truck

¹¹ Tramways Eléctrico: de la Empresa Carlos Bright & Cía. (*Anales de la Sociedad Científica Argentina*, t. XLIII, Buenos Aires, 1897, p. 306-307); *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1897, Servicios Públicos, L. 67, Exp. 1946.

¹² *La Nación*, Buenos Aires, 21 de abril de 1897, p. 5, c. 3; *Tramways Eléctricos...*, p. 307-308.

(chasis) también era norteamericano de Peckhain & Cía. Los dos motores eran General Electric y gozaban de una potencia de 25 caballos. En su interior se habían instalado algunos aparatos de servicio y seguridad, como por ejemplo, interruptores, fusibles y hasta un pararrayos.¹³

Como era de suponer, los inspectores municipales informaron favorablemente sobre el servicio confirmando lo que el propio intendente viera personalmente. Ello llevó a que se expidiera la ansiada autorización para circular y construir la prolongación, lo cual fue acordado por ordenanza del 21 de julio. En noviembre se habilitó la sección entre Canning y Centro América (Pueyrredón), siempre por Las Heras.

A fin de ese año, Bright emprendió un viaje a Londres para enajenar la empresa que fue adquirida por la casa bancaria The River Plate Trust Loan Agency Co. Ltd. La intendencia reconoció la transferencia el 30 de abril de 1898. En realidad esta última era ya propietaria del Tranvía a Belgrano desde el 4 de diciembre de 1885, con lo cual se concentraban en una misma

La construcción se continuó entonces en dos sectores a la vez: desde la Plaza de Mayo hacia Plaza Italia y desde ésta hacia Belgrano. En julio de 1898 se firmó una nueva concesión por la cual se alteró nuevamente el trazado que ahora ya no seguía, tras pasar por Plaza Italia, por Oro sino que habría de seguir por las actuales Avenida Sarmiento, Avenida Cerviño y Darregueira, para continuar luego por Libertador. La modificación había sido solicitada por el propio Bright dado que aquella calle no había sido abierta aún.¹⁵

4. LA PRIMERA LINEA DE TRANVIAS ELECTRICOS DE BUENOS AIRES. TRAMWAY ELECTRICO LA CAPITAL.

Antes de que comenzara a funcionar el tramo de ensayo de Charles Bright, se habían firmado otras concesiones de tranvías eléctricos. Una correspondió a un proyecto dilatado que contemplaba vincular Buenos Aires con Quilmes y que, recién en 1904, fue transferida en favor de Otto Bemberg quien la materializó. Otra se había firmado con la empresa La Capital, que habrá de ser motivo de nuestro siguiente análisis, y una última se había firmado con Bright quien se adelantó a las demás en su materialización como ya hemos referido.

La empresa La Capital, fundada por Wenceslao Villafañe, había obtenido la concesión original el 22 de octubre de 1887. Sus líneas de tracción animal unían la Plaza de Mayo con La Boca a la que se accedía por el Paseo Colón, así como por San Juan llegaba hasta Boedo para volver por Europa (Carlos Calvo), Caridad (General Urquiza), San Juan, Entre Ríos, Comercio

¹³ El primer tranvía eléctrico de Buenos Aires (*Revista Técnica*, a. III, n. 39, Buenos Aires, 1897, p. 56).

¹⁴ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes, ordenanzas, decretos y contratos de concesiones de tranvías*, Buenos Aires, G. Kraft, 1909, p. 542. Una nota del 12 de mayo de 1886 también confirma que The River Plate Trust Loan Agency Co. Ltd. era la propietaria entonces del Tranvía a Belgrano (*Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires*, Escribanía Mayor de Gobierno, C 13, A 3, L 15, Exp. 107).

¹⁵ *Actas...*, 6 de julio de 1898, p. 253.

(Humberto I) hasta Paseo Colón. La estación, denominada esporádicamente «Casares», estaba en Paseo Colón y Comercio. El 26 de abril de 1889 se le autorizó llegar hasta Flores y los Mataderos de Liniers, hacia donde habría de arribar por el sur y ya no por Rivadavia como era la ruta tradicional. Tres años más tarde se construyó la segunda vía desde Boedo por Independencia y Entre Ríos, para descongestionar el tráfico por el sector troncal. En 1893 se transfirió la empresa en favor de Quesada Hermanos. Esta firma fue autorizada por ley nacional número 3184, del 16 de noviembre de 1894, a establecer la tracción eléctrica o a vapor desde (La) Rioja y Victoria (Hipólito Yrigoyen), o desde un punto entre Almagro y Caballito, por Independencia hasta los Nuevos Mataderos, como también hasta San Justo. En el ámbito urbanizado se continuaría a caballo. Por pedido de la empresa todo fue luego dejado de lado.

El 20 de julio de 1895 fue aprobada una nueva transferencia en favor de Teodoro N. Vail. La compañía entraba así en una nueva etapa basada en la concepción empresarial que tenía por objetivo electrificar y expandir. Para entonces ya había otra estación denominada Liniers (luego Vail) instalada en la manzana de (Virrey) Liniers, (Sánchez de) Loria, Estados Unidos y Europa (Carlos Calvo). Por una nueva concesión obtenida el 16 de setiembre de ese año, se volvió a autorizar la prolongación a Flores. El trazado fue luego modificado por otra del 5 de junio de 1896. La línea partía de Boedo y Europa para seguir por Río Cuarto (Pedro Goyena), Ferrocarril (Coronel Esteban Bonorino-Galván), Yerbai, Sudamérica (General Artigas), Pedernera, para volver desde la Plaza, por Unión (Coronel Ramón L. Falcón), Circunvalación Este (Carabobo) hasta empalmar con la vía de Río Cuarto.¹⁶

Todo se encaminó entonces en el esquema típico de estos emprendimientos. Se vencían las resistencias iniciales, se argumentaba ante las autoridades, se sorteaban los obstáculos legales, se obtenía la autorización necesaria, pero faltaba el capital para llevarlo a cabo. Vail, como otros muchos, debió entonces emprender un viaje a Gran Bretaña donde logró formar una nueva empresa con el apoyo obtenido en aquella plaza. La transferencia fue reconocida por las autoridades el 20 de noviembre de 1896. Pudo encararse seguidamente la prolongación en tres secciones: de Boedo a Flores, de Boedo a Entre Ríos y desde esta última hasta la Plaza de Mayo.

El 22 de enero de 1897 se organizó un acto en el cual se asentó el primer tramo de riel eléctrico rumbo a Flores. El hecho fue concretado en San Juan entre (La) Rioja y Caridad (General Urquiza). El señor Carlos A. Thursby, representante de la empresa, ofició de anfitrión. Los enormes rieles se colocaron en la excavación sobre durmientes de madera norteamericana instalados sobre una base de portland. Seguidamente se ofreció un lunch en la Estación Liniers.¹⁷

El 14 de abril comenzó la construcción de la usina en el terreno que la empresa tenía en Paseo Colón y Comercio. Consistía en un edificio de esqueleto metálico de unos 1.400 metros cuadrados en los cuales se hallaban cuatro calderas tubulares Stirling de 250 caballos. Dos habrían de estar constantemente en servicio, otra quedaría en reserva para la eventualidad de que alguna sufriera una interrupción y la última se instaló previendo expansiones futuras. Se daba movimiento a tres motores fabricados por Ball y Wood de Nueva York, que tenían 450 caballos

¹⁶ B.J. Mallol, *Tramway Eléctrico «La Capital». Usinas, vías, material rodante*, Buenos Aires, J. Peuser, 1898, p. 7; Buenos Aires, Municipalidad, *ob. cit.*, p. 1026-1029.

¹⁷ *La Nación*, Buenos Aires, 23 de enero de 1897, p. 5, c. 6-7.

de fuerza y que podían llegar a generar 500 volts. La línea aérea para alimentación se suspendió de postes de hierro en el área céntrica y de madera en los suburbios. Fueron colocados cada 30 metros. La energía llegaba a ellos por cables subterráneos hasta llegar a Entre Ríos siguiendo, de allí en más, en forma aérea. Cada 10 postes había uno de contacto.¹⁸

Los primeros diez coches, procedentes de la fábrica de John G. Brill & Co. de Filadelfia, habían llegado a mediados de 1897. Eran del tipo con «imperial» (de acceso al piso superior) con motores General Electric & Co., con capacidad para 24 pasajeros en el interior, otros 24 en la parte superior y 6 en las plataformas. Podían llegar a circular a 21 kilómetros por hora gozando de una potencia de 35 caballos y de iluminación eléctrica. Se estaban armando con rapidez mientras se colocaban aún columnas y se terminaban las obras básicas para proceder a la inauguración. Pese a que las pesadas carretas habían hundido en varios sectores la flamante vía, pudo inaugurarse de modo interno el 3 de diciembre. Los tramways corrieron entonces desde la Plaza Flores hasta la esquina de San Juan y Entre Ríos. En este punto se estableció la combinación de pasajeros que debían seguir desde allí al centro mediante la tracción animal. El 5, se inauguró la línea con invitados especiales a lo que siguió la apertura al público.

Las obras se concentraron, desde entonces, en el tramo de prolongación hacia el Paseo Colón. Al mismo tiempo se suspendió el servicio por la calla Independencia para dar principio a los trabajos. En San Juan 1819, entre (Combate de los) Pozos y Entre Ríos, se había levantado una sala de espera donde los pasajeros podían guarnecerse del frío, del viento y del sol. La Estación Liniers fue reacondicionada para albergar los nuevos eléctricos. Desapareció entonces todo lo relacionado a las caballadas que sólo se utilizaron en adelante para el movimiento interno de coches y zorras. Otra innovación consistió en que los tranvías sólo se detuvieran en las esquinas alternadas de modo de ganar tiempo y ahorrar energía. El lugar fue señalizado con una columna pintada de blanco.

La inauguración de la segunda sección sufrió algún retraso porque los propietarios de algunas fincas, sobre San Juan y Comercio, se negaron a que se adosaran soportes en sus frentes. Cuando no se oponían, también resultaba difícil por la mala calidad de la mampostería.¹⁹ Otra causa fue que se estaban pavimentando varias cuadras de esas calles. La solución llegó cuando el Concejo Deliberante autorizó, el 7 de junio de 1898, a reemplazar los brazos de hierro, que debían empotrarse en las paredes, por columnas. El 29 de julio se inauguró la sección con la asistencia del presidente electo Julio A. Roca, el intendente Francisco Alcobendas, e invitados especiales. Al día siguiente también se hicieron viajes internos y el 31 se abrió el servicio al público. En realidad la Intendencia había autorizado la habilitación pese a que faltaba aún complementar una de las obligaciones contraídas. Debía, pues, iluminar parte del recorrido como compensación por la colocación de columnas y cables en la vía pública. La compañía adujo que no había podido cumplir por falta de materiales los cuales ya habían sido encargados en los Estados Unidos.²⁰

¹⁸ *La Ingeniería*, a. I, n. 2, Buenos Aires, 1897, p. 30; B.I. Mallol, *ob. cit.*, p. 13.

¹⁹ *La Nación*, Buenos Aires, 6 de julio de 1898, p. 6, c. 3.

²⁰ *ibidem*, 13 de septiembre de 1898, p. 6, c. 1.

Los trabajos entre la estación sobre Paseo Colón y la Plaza de Mayo se habían demorado por la construcción del conducto de desagüe de las Obras de Salubridad, dado que las columnas tranviarias debían asentarse sobre la bóveda de aquél. La inauguración se realizó el 26 de octubre de 1898. Se unió desde entonces la Plaza de Mayo con la de Flores, e incluso se llegó hasta unas cuadras antes de los Nuevos Mataderos de Liniers a la altura de Larrazábal. Al viaje inaugural asistieron también las máximas autoridades.

La línea a Mataderos también avanzaba a ritmo acelerado. Recordemos que había sido concedida a Wenceslao Villafañe quien no la había llevado a término. Una vez transferida la empresa a Quesada Hermanos, en principio, tampoco tuvo mejor suerte. El 27 de julio de 1897 fue concedida al Tranvía La Capital que tampoco la construyó; la Intendencia recién la declaró caduca en 1902. Pero la que había sido concedida a Quesada Hnos. Fue a su vez transferida a Otto Bemberg & Cía. el 16 de julio de 1898. Los planos habían sido aprobados por el presidente Uriburu el 7 de junio. Finalmente este último empresario la enajenó en favor de La Capital lo cual fue aprobado por decreto del 30 de julio. El 28 de setiembre se autorizó a librar la línea al público hasta Larrazábal.

La carne habría de ser traída desde la estación construida dentro de los Nuevos Mataderos hasta la de transferencia ubicada al lado de la Estación Liniers. Esta última, fue dotada de puentes rodantes y guinches eléctricos para la descarga de los cajones, que estaban forrados en zinc, y en los cuales llegaba el producto ya faenado. Esta especie de «containers» eran luego puestos sobre zorras eléctricas para proceder al abasto minorista de los mercados municipales. Para ello se habían firmado convenios específicos de modo de poder circular por vías de distintas compañías. En realidad esta última línea perteneció al denominado Tranvía Eléctrico La Capital Extensión Limitada que resultaba ser parte integrante de la red aunque no formalmente.

El 30 de mayo de 1899, el presidente Roca firmó un decreto por el cual se autorizó a librar al público la sección de Larrazábal hasta los Nuevos Mataderos. El 8 de julio se llevó a cabo la inauguración. Al finalizar el viaje se sirvió un almuerzo en la Estación Liniers que, a iniciativa del intendente Bullrich, en adelante habría de llamarse Vail, en honor del empresario pionero. En el momento del brindis se hizo también alusión al ingeniero Carlos Bright, iniciador y constructor de los primeros tranvías eléctricos de Buenos Aires. Con el posterior cambio de la tracción de la línea a la Boca, se había concluido la transformación total de la empresa.

5. EL ESTABLECIMIENTO DE LAS PRIMERAS USINAS, EMPRESAS ELECTRICAS Y EL DESARROLLO TRANVIARIO.

La utilización de energía eléctrica se estaba generalizando vertiginosamente en la ciudad. Muy atrás había quedado la época en la cual el virrey Vértiz había dispuesto iluminar, con algunos faroles a vela, las calles más céntricas de la entonces modesta ciudad colonial, aunque sólo durante las primeras horas de la noche. Atrás habían quedado también los picos de gas que iluminaron dócilmente algunos edificios públicos así como los paseos al aire libre. Todo dio paso al esplendor de la luz eléctrica.

El primer edificio en que se empleó esta última fue la Confitería del Gas. Al poco tiempo, la Brush Eléctric Co. de los Estados Unidos trató de ganar el potencial mercado. El señor Gualterio Cassels, quien era su representante, había construido ya en 1882 una usina en el Mercado del Centro (Perú y Alsina) que proveía del fluido no sólo a los puestos sino también a la calle Florida. Pero dado que el sistema aún era imperfecto, mereció duras críticas por parte del público y de las autoridades. Esto y algunas desinteligencias por parte de estas últimas, motivó que el empresario se trasladara a La Plata invitado por el doctor Dardo Rocha. Allí ensayó el que habría de ser el primer tranvía eléctrico argentino, en 1892, según ya hemos referido precedentemente.

También se había establecido la empresa del argentino Rufino Varela quien inauguró, en 1887, la primera usina destinada a la producción y distribución de energía ubicada en la calle San Martín frente a la Catedral. También proveyó a la calle Florida en la cual instaló 20 lámparas. A su vez construyó otras usinas menores y autónomas como la del antiguo Teatro Colón frente a la Plaza de Mayo (solar del actual Banco de la Nación Argentina), que fue inaugurada al año siguiente.

Otra importante empresa fue la Compañía Edison de Luz Eléctrica que tenía como representante al señor Boisot. La usina estaba ubicada sobre la calle Cuyo (Sarmiento) entre Suipacha y Artes (Carlos Pellegrini). Con el concurso del señor Varela y el apoyo de algunas casas bancarias europeas, la empresa pasó a formar parte en París de una nueva razón social denominada, desde 1898, Compañía General de Electricidad de la Ciudad de Buenos Aires (Compagnie Générale d'Electricité de la Ville de Buenos Aires). Contaba principalmente con el respaldo de la Union Elektizitäts Gesellschaft de Berlín. La usina se ubicó en el Paseo de Julio (Avenida Libertador General San Martín) y Montevideo. Desde allí se proveyó de energía -desde fines del siglo- a la empresa de tranvías Buenos Aires y Belgrano, al Departamento Central de Policía, a teatros y a casas particulares.

La Carlos Bright & Co. Ltd., que había adquirido la usina Cuyo de la Edison debió venderla hacia 1899 (?) a la Compañía Primitiva de Gas por problemas económicos. Esta última se denominó así desde 1887 pero ya se había establecido en 1855 para proveer gas. Capitaneaba un grupo que, defendiendo sus intereses, había retrasado la incorporación de la electricidad que habría de desplazar su servicio. La situación se revirtió cuando logró obtener concesiones eléctricas. En 1900 fue enajenada en favor de una compañía británica denominándose desde entonces Primitiva Gas y Electric Lighting Co. of Buenos Aires Ltd.

En 1898 se organizó la River Plate Electric Light & Traction Co. cuya usina estaba en la calle San Juan y Azopardo. En el mismo año comenzó a operar en el país la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE; Deutsch Überseeische Elektrizitäts Gesellschaft, DUEG). Desde 1899 operó su usina principal ubicada en la calle Paraguay entre Reconquista y Paseo de Julio. Para entonces había varias usinas en la ciudad. Además de las referidas, las había de propiedad municipal en los barrios alejados como Palermo (para la iluminación del Parque Tres de Febrero), en Belgrano, Flores, Liniers (para el nuevo Matadero), en Villa del Riachuelo, como también, una nacional para la iluminación de los diques del puerto, además de diversas particulares como por ejemplo la del Mercado Spinello que ya había sido instalada en 1894.

En 1901 se llegó a la fusión por la cual la CATE adquirió a la Compañía General de Electricidad y, dos años más tarde, incorporó la sección eléctrica de la Primitiva de Gas así como a la River Plate. Quedaba así preparado el camino que habría de sentar las bases de la futura expansión. Debían entonces comenzar a entablarse negociaciones con las empresas de tramways.

Tras la habilitación del tramo de ensayo en Palermo y de la primera línea completa propiedad de La Capital, siguió la autorización conferida el 27 de diciembre de 1899 al Anglo-Argentino para proceder a la conversión de su red. Al poco tiempo, esta empresa comenzó los preparativos para dar principio a los trabajos. El 30 de julio de 1902 se inauguró el servicio eléctrico en la sección Almagro de la línea a Flores y, a comienzos de agosto, se habilitaron los servicios. En setiembre del año siguiente los trabajos ya estaban casi terminados en toda la red con excepción de las líneas entre Once y Retiro, y de Constitución a la Boca, lo cual fue acabado en los primeros meses de 1904.

En 1903 se entablaron negociaciones entre el Anglo-Argentino y la CATE para reordenar y adaptar ciertos servicios y lograr que cada una se ciñera a su esfera de acción. En consecuencia se convino que la usina Boca del Anglo pasara a la CATE recibiendo a cambio el Tranvía Metropolitano que hasta entonces perteneció a esta última. Se lograba así, mediante la especialización, que fuera más rentable la explotación de ambas. La autorización para cambiar de tracción había sido conferida a esta última el 27 de diciembre de 1899. Ahora en manos del Anglo, se emprendieron los trabajos en 1903 que culminaron en 1904.²¹

Paulatinamente la CATE absorbió otras usinas e incluso incorporó, en 1905, a la antigua de la empresa de Tramways La Capital que, como se recordará, estaba en el Paseo Colón y Humberto I.

En 1903 habían sido otorgados los permisos para electrificar las compañías Gran Nacional y La Nueva. Los trabajos se llevaron a cabo durante 1905 llegándose a inaugurar el 29 de junio los primeros tramos de la inicialmente nombrada. Para entonces ambas ya se hallaban fusionadas aunque formalmente la unión se consumó en agosto, así como se estaba instrumentando un ambicioso y nuevo plan de prolongaciones de la red que ya por entonces se hallaba bastante extendida.

En julio de 1905 fue electrificado el Ciudad de Buenos Aires que, para entonces, ya había pasado al Anglo-Argentino. Las obras finalizaron antes de culminar el año siguiente. En 1906 comenzaron los trabajos en el Tramway Rural, convertido desde entonces en Compañía de Tranvías Lacroze de Buenos Aires Ltda. El 10 de marzo de 1907 se libraron al servicio público las líneas que unían el centro con Chacarita, Belgrano y Saavedra. El 5 de enero de 1908 se dio por concluida la conversión quedando desde entonces todas las líneas de la Capital libradas de la tracción animal, con la excepción del tramo local de Belgrano, el «Tramwaycito de Belgrano» de aproximadamente 2 kilómetros de extensión y que pertenecía al Ferrocarril Central Argentino, recién suprimido en 1915.

²¹ Debe observarse que, pese a la incorporación del Tranvía Metropolitano al Anglo-Argentino, éste lo continuó administrando en forma autónoma hasta que lo integró a su red en momento de la fusión emprendida en 1909.

Realizada la gran fusión de empresas integradas al Anglo-Argentino en 1908 y 1909, se convino que el enorme sistema fuese alimentado exclusivamente por la CATE. En realidad, para entonces, ambas empresas habían pasado a formar parte de un mismo gigantesco *trust* internacional denominado Société Financière de Transports et D'Enterprises Industrielles (SOFINA), con sede en Bruselas.²²

Atendiendo a su expansión, la CATE inauguró en mayo de 1910 la Usina Dock Sud y 8 subusinas en adhesión a los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo. Fue entonces cuando se estableció su competidora, la Compañía Italo-Argentina de Electricidad (CIAE). Los avatares de la Primera Guerra Mundial debilitaron su estructura que, si bien logró subsistir, debió transformarse en 1920 en Compañía Hispano Americana de Electricidad (CHADE) con sede en Madrid. A las usinas del Dock Sud y a las tres de reserva (Paraguay, Paseo de Julio y Cuyo) se agregó, siete años después, la super usina del Puerto Nuevo construida en terrenos ganados al río que la empresa rellenó gratuitamente.²³

²² Véase la ampliación de este tópico en el capítulo respectivo.

²³ *Boletín de la Asociación Argentina de Electrotécnicos*, (Número Extraordinario), Buenos Aires, 1927; Charles Bright, *Submarine Telegraphs*, London, Crosby Lockwood, 1898, pp. vv.; *Breve resumen sobre el desarrollo de la electricidad en Buenos Aires y estado de las instalaciones de la CHADE al finalizar el año 1927*, Buenos Aires, Tall. Gráf. Mangén, 1927, pp. vv.; *El Diario Español*, 1927.

CAPITULO 7

EL DESARROLLO HISTORICO DE LAS EMPRESAS DE TRAMWAYS. 1897 - 1914

1. En general.

Ya habíamos hecho referencia en un capítulo precedente al desarrollo de las empresas desde sus orígenes hasta 1897. El corte cronológico que hemos adoptado responde al primer ensayo de tranvías eléctricos llevado a cabo en Palermo. Si bien este hiato es meramente artificial, hemos considerado que fue importante en la temática que estamos desarrollando.

Para entonces la circulación ciudadana presentaba los problemas propios de una aglomeración que dejaba atrás un periodo de transición entre la «Gran Aldea» y la Metrópoli que se estaba conformando. Se entraba decididamente en un desarrollo que era concomitante con la idea del «progreso eterno» que caracterizó a las mentalidades de los dirigentes de entonces. El enjambre de peatones, jinetes, carros, carruajes de alquiler, tranvías, bicicletas, carritos de mano, chatas y carretas de vendedores ambulantes, entre otros vehículos, no era en realidad mal visto por una población que comenzaba a ver en ello el símbolo de la vitalidad porteña.

Desde el punto de vista legislativo no faltó mucho tiempo para que se advirtiera la necesidad de promulgar una nueva Ordenanza General de Tráfico así como para que se dictara un Reglamento de Tranvías Eléctricos.

La primera se puso en vigencia a mediados de 1897. Si bien no difería demasiado con la promulgada siete años antes, revitalizó algunas normas que habían caído en desuso por «desgaste», cosa típica con todo intento de sistematización en el seno de nuestra cultura... Se organizó la circulación general, se prohibieron las detenciones y descarga, así como se restablecieron las manos únicas en las principales calles - en las cuales se colocaron tablillas indicadoras-, y se volvió a insistir con la «mano izquierda de circulación». A este último aspecto se refirió su artículo 58:

«Los conductores de vehículos que transiten por las calles, avenidas y caminos del municipio los dirigirán conservando la izquierda de su marcha, lo más próximo al cordón de la vereda en las calles y á medio metro de ella en las avenidas.»

Y respecto de la circulación de los tramways se estableció en su artículo 60:

«Los vehículos que marchen por la vía del tramway en igual dirección que él y con menor velocidad, ó los que marchen en dirección opuesta, deberán salir de ella al aproximarse aquél.»¹

¹ Reglamento General del Tráfico del Municipio, Buenos Aires, Imp. Europea, 1897.

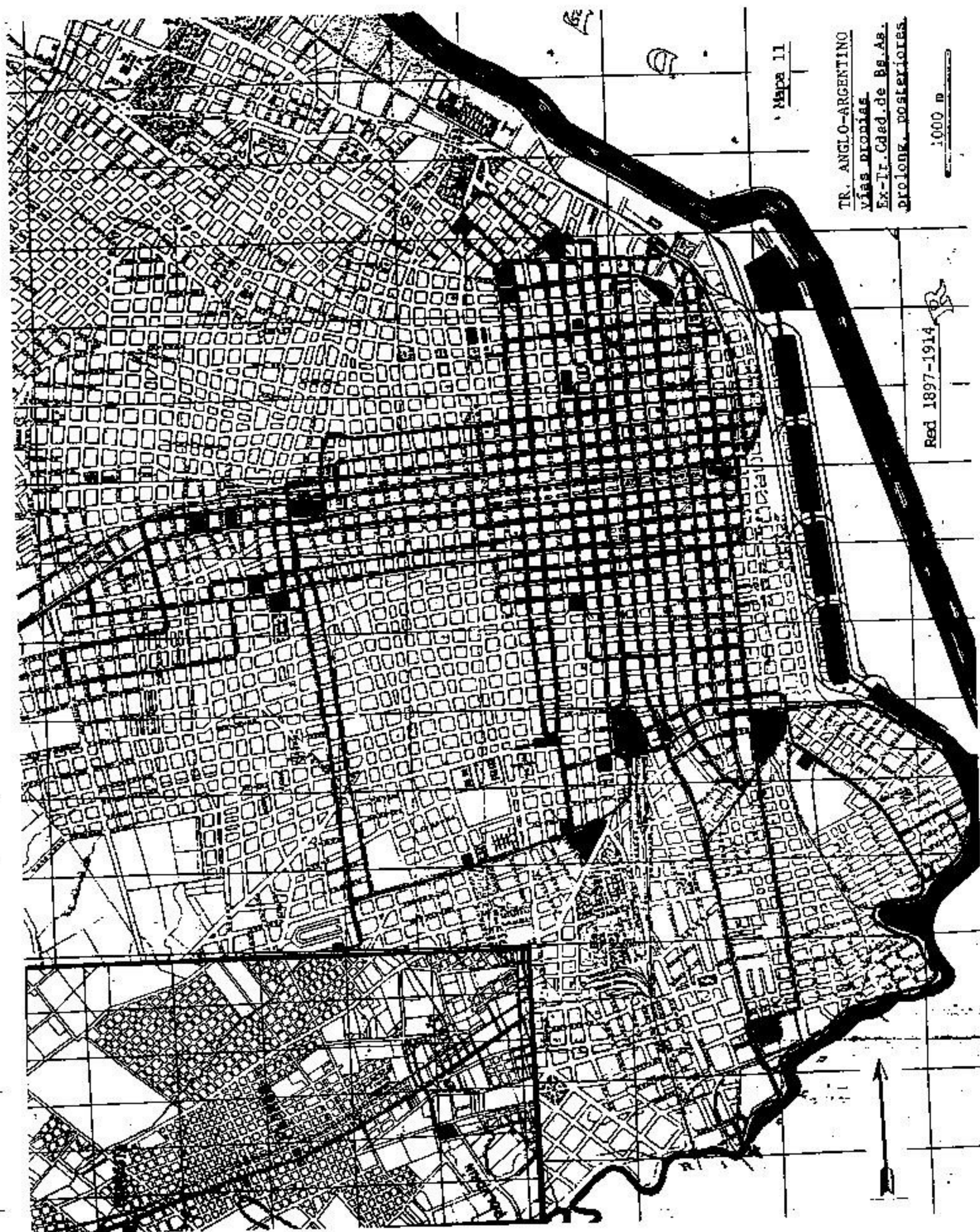
El nuevo Reglamento de Tranvías Eléctricos fue elaborado por la Inspección General y elevado por la Intendencia al Concejo Deliberante en julio de 1898. El que regía hasta entonces sólo se refería a los tranvías de tracción animal. La experiencia acumulada tras el comienzo de la circulación de los primeros eléctricos, y algunas observaciones hechas por el ingeniero Charles Bright, hizo que se encarara la redacción de la nueva normativa. Un accidente de importantes características² hizo que se insistiera en el Reglamento que finalmente fue tratado en la sesión del 21 de diciembre de 1899 y promulgado como ordenanza por el intendente Adolfo J. Bullrich. Su texto no muy extenso estipulaba:

- «art. 1 Toda solicitud de concesión para la construcción de un tranvía a tracción eléctrica deberá presentarse ante la Intendencia en las condiciones y forma que ella prescriba en la reglamentación general que se hará en virtud de la facultad que á ese efecto se le acuerda en el artículo 6°.
- «art. 2 Queda establecida la velocidad siguiente para la circulación de los coches eléctricos: dentro del radio comprendido por las calles Centro América, Jujuy y Caseros, hasta doce kilómetros por hora, como máximo; en las afueras de ese radio, hasta veinte. En cada boca-calle y antes de cruzar ésta, los conductores deberán pronunciar marcadamente una parada.
- «art. 3 Es obligación de las empresas tener en sus coches motormen con los conocimientos prácticos necesarios, que los manejen sin peligro para la seguridad pública. En cada accidente que se produzca por culpa de ella ó sus agentes, la empresa se hará pasible de una multa de quinientos pesos moneda nacional que aplicará el D.E. en cuanto la autoridad respectiva establezca que en él ha cabido responsabilidad civil ó criminal, al motormen ó á la Empresa.
- «art. 4 Los coches eléctricos no podrán conducir más pasajeros que los que la Municipalidad determinará teniendo en cuenta la capacidad de los vehículos.
- «art. 5 Las empresas deberán presentar sus horarios á la aprobación de la Intendencia dentro de los quince primeros días de los meses de Abril y Octubre, los que pondrán en vigencia inmediatamente después que se les haga saber la aprobación.
- «art. 6 Queda autorizado el D.E. para reglamentar en los detalles técnicos y de circulación, la presente ordenanza, y aplicar por las contravenciones que á ella y á la reglamentación se cometan, multas que varien entre diez y quinientos pesos moneda nacional, según la gravedad del caso.
- «art. 7 Comuníquese,» etc.

2. LA COMPAÑÍA DE TRANVIAS ANGLO-ARGENTINA (The Anglo-Argentina Tramways Company Limited)

La sede administrativa de esta empresa estaba en la Avenida de Mayo 819 en cercanías del Café Tortoni. Durante 1897 se dedicó principalmente a continuar con el cambio de rieles (Vignole del tipo ferroviario por los tranviarios de canaleta) según prescribía la ordenanza del 25 de noviembre de 1895. En realidad no hubo demasiados cambios en la red. Sólo se prolongaron algunas líneas con el objetivo de realizar viajes más directos. En tal sentido, a fines de 1898 entró en servicio la línea que partía de Salta y Brasil y que recorría General Hornos, Constitu-

² El accidente protagonizado por un coche eléctrico en Palermo se produjo el 26 de noviembre de 1899. Pertenecía al Buenos Aires y Belgrano. Motivó que se insistiera ante el intendente para que propiciara ante el cuerpo legislativo municipal a fin de que se expidiera con la nueva reglamentación. Fue tratado en la sesión del 21 de diciembre y convertido en ordenanza. Una fotografía del accidente puede verse en las páginas de *Caras y Caretas*, a. II, n. 61, 2 de diciembre de 1899, s.pag.



Mapa 11

TR. ANGLO-ARGENTINO
vías pioneras
Ex-Tr. Cdad. de Bs. As.
prolong. posteriores.

1000 m

Red 1897-1914

ción, Lima, Comercio (Humberto I), Piedras, Alsina, Chacabuco, Maipú, Piedad y Reconquista hasta la Plaza de Mayo. Se regresaba por Rivadavia, Bolívar, Victoria (Hipólito Yrigoyen), Santiago del Estero, Chile, Entre Ríos, Cochabamba, (Virrey) Cevallos, Pavón, Lorea (Presidente Luis Sáenz Peña) y Brasil hasta la estación Salta.³

Sin duda el hito más importante acometido por la empresa en el período ha sido el cambio de tracción. El 10 de abril de 1899 convino la electrificación de sus líneas con la Compañía Argentina de Tracción Eléctrica para lo cual debió invertir un millón de libras esterlinas.⁴ La autorización para la conversión del sistema fue sancionada por el Concejo Deliberante en su sesión del 13 de diciembre y el 27 fue convertida en ordenanza por el Intendente Adolfo J. Bullrich. Este proceso llevó a que se introdujeran algunos cambios en la red: que se liberara la Avenida Rivadavia desde la Plaza de Mayo, hasta Paraná, que se levantara la vía que corría por Piedad (Bartolomé Mitre) entre Callao y Castelli, así como la de Reconquista entre Rivadavia y Piedad, y se procurara una mejor circulación alrededor de la Plaza de Mayo.

El sostén del hilo conductor se haría por columnas, salvo en el radio céntrico comprendido por Comercio, Entre Ríos-Callao, Paseo de Julio-Paseo Colón, donde el cable se adosaría con rosetas a los frentes de los edificios. La tensión sería de 550 volts con 10% de tolerancia. La tarifa no debía exceder los 25 centavos para el recorrido total de una línea, debiéndose mantener los valores normales hasta ese momento. La empresa se obligaba a hacer correr coches a mitad de precio para los obreros en horas fijas tanto a la mañana como por la tarde. La velocidad máxima fue regulada en 20 kilómetros por hora principalmente por razones de seguridad. Los materiales utilizados para la construcción de obras públicas debían transportarse con una rebaja del 50%.⁵

En 1900 comenzaron los preparativos para la apertura de las distintas líneas electrificadas. Las obras se llevaron a cabo por la Union Elektrizitäts Gesellschaft de Berlín la cual, además, era quien suministró los materiales. Los trabajos comenzaron en 1901. Entraban así nuevos tranvías alemanes que eran totalmente novedosos ya que los eléctricos de las empresas La Capital así como Buenos Aires y Belgrano procedían de los Estados Unidos.⁶ La primera serie, de 250 coches de dos ejes, tenía capacidad para 28 pasajeros sentados. Tenían asientos de madera, pasillo central, 2 motores General Electric de 27 caballos de fuerza, salvavidas, así como freno de mano y magnético. Tanto la parte mecánica como la eléctrica fueron provistas por la Union y las carrocerías de madera fueron fabricadas por la Saint Louis Car Company de los Estados Unidos. Su largo total alcanzaba los 8 metros.⁷

El 30 de julio de 1902 se inauguró el servicio eléctrico en la sección Almagro donde se pusieron en circulación 4 coches.⁸ La habilitación se produjo a comienzos de agosto. La corriente eléctrica fue suministrada por la compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE) dado que la poderosa usina del Anglo no se llegó a concluir a tiempo. Esta última se había

³ *La Nación*, Buenos Aires, 11 de noviembre de 1898, p. 3, c. 7.

⁴ *Informe de la Comisión Técnica de Tranvías*, Buenos Aires, Municipalidad, 1923, p. 10.

⁵ *Actas del Honorable Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 13 de diciembre de 1899, p. 486-491.

⁶ *La Ingeniería*, a. V, n. 7, Buenos Aires, 1901, p. 87.

⁷ *Ibidem*, a. VI, n. 95, Buenos Aires, 1902, p. 86-88.

⁸ Manuel Bilbao, *Buenos Aires, desde su fundación hasta nuestros días*, Buenos Aires, Imp. Alsina, 1902, p. 292-293.

levantado en la Boca en la manzana delimitada por Pedro de Mendoza, Brandzen y Pinzón. Los generadores eléctricos, movidos por máquinas a vapor, suministraban corriente trifásica de alto voltaje (6.000 v) que por cables subterráneos alimentaban tres subestaciones ubicadas en lugares estratégicos de la ciudad. Aquí se transformaba la corriente en continua de 550 volts con los cuales se proveía la línea. Los hilos se instalaron a 6 metros de altura sobre el nivel de la calzada gozando de 8 milímetros de diámetro.

Las vías también habían sido reacondicionadas por completo. En la zona céntrica, donde se sabía que el nivel de las calles habría de ser el definitivo, se construyó una base de hormigón y, allí donde se intuía que podría haber cambios así como en lugares más apartados, se instalaron sobre durmientes de madera dura. Las uniones se reforzaron con eclisas de seis tornillos complementadas con elementos de cobre para asegurar la continuidad y evitar fugas de energía.⁹

En marzo de 1903 se inauguró la línea eléctrica a Flores.¹⁰ Se recordaba entonces cuando en aquel 1871 había llegado por primera vez un tranvía llevando el progreso a aquella zona. El acto fue presidido por el intendente Casares al que acompañaron empleados municipales de jerarquía, el gerente Mr. Sanford y miembros del directorio de Londres. Los dos coches especiales salieron de la Casa de Gobierno con unos 50 invitados. Delante se hizo circular a modo de símbolo el coche número 403 de tracción animal que, desde entonces, ya no habría de circular por esa línea. El festejo culminó con un lunch ofrecido por la empresa en el Club del Progreso.¹¹

En agosto de ese año se libraron al servicio las líneas 10 y 11 que iban a la Boca, Barracas y la Recoleta.¹² Tras un rápido avance en los trabajos, en setiembre, se tuvieron prácticamente todas las líneas electrificadas. Sólo faltaban las del Once a Retiro y las de Constitución a la Boca que aún no habían sido cambiadas por falta de material rodante. En los meses siguientes se completó la tarea totalizando 105 kilómetros de red. La conversión trajo aparejado un considerable aumento de pasajeros al igual que había sucedido en Europa y los Estados Unidos. Luego se procedió al rediagramado de líneas y recorridos posibilitándose, incluso, el abaratamiento de las tarifas que se llevaron a 15 y 20 centavos en la línea a Flores y Floresta, por citar un ejemplo.¹³

A medida que se libraron las restantes líneas, se les dio una denominación numérica, cosa que recién se implementó entonces. Las estaciones Almirante Brown, Salta, Central (del ex Tramway Argentino), Recoleta y el Taller Caseros, también se adecuaron a las nuevas características de los servicios.

El 27 de junio de 1904 se convino en tomar a su cargo la Compañía de Tranvías Ciudad de Buenos Aires. La compra resultó importante por cuanto se trataba de una empresa grande y la principal competidora del Anglo. Mientras aquella gozaba de 62 kilómetros (aún de tracción animal aunque ya se había concedido el cambio de tracción), 6 estaciones y 550 coches, esta

⁹ *La Ingeniería*, a. VI, n. 102, Buenos Aires, 1902, p. 170-171.

¹⁰ *El Pueblo*, Buenos Aires, 22 de febrero de 1903, p. 4, c. 3.

¹¹ *Caras y Caretas*, a. VI, n. 233, Buenos Aires, 21 de marzo de 1903, s.pag.

¹² *El Pueblo*, Buenos Aires, 23 de agosto de 1903, p. 4, c. 5.

¹³ *Memorias de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1903, p. 106; *Memoria Anual del Anglo-Argentino citada en La Ingeniería*, a. VIII, n. 145, Buenos Aires, 1904, p. 112-113.

última, tenía 105 kilómetros, 4 estaciones y 346 coches. Pero el desarrollo de ambas, y su necesaria expansión, obligaba a que una absorbiera a la otra para sobrevivir. Sobre las causas concretas y los pormenores de la adquisición habremos de referirnos en el capítulo respectivo. En julio de 1905 comenzó la electrificación que culminó antes de finalizar 1906.¹⁴ Desaparecieron entonces los últimos tranvías a caballo de Barracas. Algunos coches se acoplaron detrás de los nuevos eléctricos para ofrecer una mayor capacidad especialmente en las horas «pico».

La nueva tracción motivó también la remodelación de las estaciones para atender tareas de reparación y mantenimiento que ahora eran más complejas. Las de Recoleta y Barracas adquirieron modernas maquinarias así como se adaptaron las instalaciones de Central y Montes de Oca. Para entonces, la empresa decidió desprenderse de la estación más antigua y primer sede de su línea original, ubicada sobre Rivadavia entre Billingham y Sadi Carnot (Mario Bravo) - denominada primero Rivadavia y luego Central para evitar confusiones con la otra que la compañía tenía en la misma calle cuando adquirió el Tramway Central de los hermanos Lacroze-, con lo cual se dio paso a la construcción del Colegio Nacional del Oeste (Mariano Moreno), cuya piedra fundamental se colocó en noviembre de 1909.¹⁵ Es que el intenso movimiento de la empresa, que ya se encaminaba a incorporar a otras muchas, justificó la construcción de una gran estación en las afueras. La de Floresta, entre las calles Lacarra, Fernández, Rafaela, Olivera y Unión (Coronel Ramón L. Falcón), fue construida para brindar mayor capacidad a la gran compañía que se estaba conformando. Era en ese entonces una de las más importantes de América del Sud. La zona adquirió desde su habilitación gran movimiento e incluso se valorizó la tierra. En las manzanas contiguas se lotearon 115 parcelas, propiedad de los señores Carlos y Eduardo Olivera, que formaban parte de la antigua chacra Los Remedios, según versa el anuncio publicado por la agencia de Publio Massini.

El 5 de marzo de 1907 se había fundado en Bélgica la Compagnie Générale de Tramways de Buenos Ayres, que pertenecía a un gigantesco *trust*. Cuando el Anglo-Argentino pasó a formar parte de él, contó con el capital suficiente como para adquirir otras empresas. En 1908 incorporó al Buenos Aires y Belgrano, a los Eléctricos de Buenos Aires, y a la Belga-Argentina. Esta importante fusión abolió las tarifas diferenciales unificando el boleto en 10 centavos en todo el ámbito de la Capital, e incorporó una tarifa especial para obreros por la mañana y la tarde que costaba la mitad del precio normal. En 1909 logró fagocitar a La Capital, la Gran Nacional junto con La Nueva, y al Metropolitano. (Véase el Capítulo 9, que profundiza este proceso).

El 8 de abril de 1909 llegaron los servicios del Anglo-Argentino al barrio de Villa Urquiza. Al parecer, distintas cuadrillas de las fuerzas vivas del barrio habrían colaborado en la construcción del basamento de los rieles -que en un principio se asentaron sobre la tierra sin balasto- para apurar su apertura al público. La línea 96 fue autorizada a circular entre la Plaza de Mayo y la Villa en marzo de 1910. Se accedía por (Mariano) Acha y Donado hasta Monroe, por donde los rieles llegaban hasta Triunvirato.¹⁶

¹⁴ *El Diario Español*, Buenos Aires, 1927.

¹⁵ *Caras y Caretas*, a. XII, n. 581, Buenos Aires, 20 de noviembre de 1909, s.pag.

¹⁶ *El Pueblo*, Buenos Aires, 31 de marzo de 1910, p. 1, c. 4.

La vasta red, que accedía ya a las más apartadas zonas capitalinas con sus 500 kilómetros de líneas, hizo que la empresa debiera centrar su preocupación en complejos y variados problemas técnicos y mecánicos. Su gran flota necesitaba de talleres amplios y especializados. Los principales se instalaron en la calle Caseros, entre Pichincha y Matheu. Allí se construyeron 14 grandes galpores que ampliaron el primitivo establecimiento hasta que se llegó a ocupar la manzana entera y donde trabajaban unos 1000 obreros.

Había herrería con 28 fraguas de ventilación mecánica y con un martillo automático donde se hacían toda clase de materiales necesarios para los vehículos. También había 3 hornos de fundición de hierro y 4 para bronce. Allí se elaboraban los cables para motores, las boleteras, las roldanas de trolley, así como también se hacían trabajos de niquelado y pulido. Se trabajaba día y noche para ahorrar tiempo y aprovechar las instalaciones. En término medio se trabajaban 60.000 kilogramos de hierro y 20.000 de bronce por mes. (!)

También había depósitos de materiales (madera, metal, etc.), una carpintería que disponía de maquinaria muy moderna para la época (sierras circulares, cepilladoras, escopadoras) que se utilizaban para la fabricación de puertas, ventanas, asientos, y todo lo que hiciera falta. En la talabartería se arreglaban las correas de campanillas y los asientos. La sección mecánica contaba con fosas, bancos y máquinas para probar el funcionamiento de los motores.

Estos talleres eran modelo por entonces en su género. Incluso había un sistema de seguridad contra incendio. Cada sección contaba con llaves principales para aislar la corriente del sector, lo cual era responsabilidad de cada jefe de área. En ellas había bocas contra incendio que se aprovisionaban de un gran estanque de cemento armado, obra del ingeniero Walther, que era el ingeniero en jefe además de subgerente por entonces de la empresa. Se hallaba instalado sobre el gran galpón de carpintería teniendo una capacidad para 100.000 litros de agua.

El otro gran taller estaba sobre Carlos Calvo. Había pertenecido a la empresa La Capital. Gozaba de 110 metros de largo, y en él se procedía a la reparación de material rodante así como al mantenimiento de rieles. Principalmente se terminaba allí la forma y pulido de las ruedas que llegaban en bruto desde Europa. Unos hornos a gas calentaban las llantas a fin de obtener la dilatación necesaria para adosarlas sobre los ejes. Luego, una prensa hidráulica presionaba para producir el encastre. Había máquinas para enderezar ejes así como depósitos que albergaban miles de piezas que eran indispensables para el taller y la empresa en general.

Las 15 estaciones estaban ubicadas estratégicamente en la ciudad. La más extensa era la de Barracas (con un galpón de 120 por 30 metros aproximadamente). La considerada modelo en su género se denominaba Centenario, sobre la calle Cerviño.¹⁷ Pero así como la empresa construyó nuevas, también se desprendió de otras que no le eran imprescindibles por su estrechez o dada su proximidad a otras, como consecuencia de la fusión de las distintas compañías. Tal el caso de las estaciones Laprida y Alcora.

La primera estaba en Tucumán entre Laprida y Gallo con fondo a San Luis. Se trataba de una superficie de 4.473 metros cuadrados que la empresa vendió a la Municipalidad hacia junio

¹⁷ *La Nación*, Suplemento del Centenario, Buenos Aires, 1910, p. 25-27.

de 1911 en \$ m/n 265.000. Su nuevo destino fue servir como corralón general de limpieza. La denominada Alcarta, en Brandzen entre Perdriel y Luzuriaga, con contrafrente a Aconcagua (Cortajerena), gozaba de una superficie de 7.368 metros cuadrados cuyo destino también fue pasar a la Administración General de Limpieza de la Municipalidad, que la adquirió en \$ m/n 200.000.¹⁸

En 1911 la empresa comenzó a analizar la posibilidad de sortear las vías del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (San Martín) sobre la Avenida San Martín, para disminuir el tiempo de sus viajes y, por ende, ahorrar costos. El importante puente que aún disfrutamos, agilizó considerablemente la circulación de las líneas hacia aquella zona del eje noroeste porteño. Siguiendo el mismo concepto, y reorganizada la red tras tantas adquisiciones, se emprendió el mejoramiento de cruzamientos nodales para propender a la disminución del tiempo empleado para arribar a diversos destinos. Tal el caso de Rivadavia y Callao, por ejemplo.

El año 1912 llega con dos prolongaciones importantes: un ramal se trazó desde Floresta hasta el límite del Municipio (Avenida General Paz), y otro, hizo que la línea número 7 llegara desde Sáenz Peña y Brasil hasta Jujuy y Armonía (15 de Noviembre de 1889). También se habilitó el servicio permanente de la línea 61, con recorrido transversal entre Puente Barracas y Plaza Italia, que permitió la comunicación día y noche para quienes por sus oficios debieran viajar en horarios no convencionales.¹⁹ Para entonces, las «cucarachas» (coches cerrados a caballo) de la ex Ciudad de Buenos Aires habían pasado a prestar servicios en la playa Bristol de Mar del Plata, donde permanecieron durante muchos años.²⁰

Pero no todo fue comercial en la empresa. En ese año, la compañía había habilitado un coche reservado denominado «Blanco» para que distinguidos huéspedes pudieran recorrer la ciudad en ocasiones especiales. Su denominación estaba originada en el color con el cual se habían pintado las barandas de hierro forjado de las plataformas. En este coche salón viajaron en 1913 los condes Lonsdale, Lady Lowther, sir Coople, el barón Antonio De Marchi, así como los señores Eduardo Hunter y Jorge Newbery.

La situación económica del Anglo-Argentino sufrió desde 1914 los altibajos propios de las consecuencias de la Primera Guerra Mundial. Faltaron materiales, se redujo algo el tráfico, se incrementaron los gastos de explotación, habían aumentado los salarios del personal, y ascendió el costo de la energía eléctrica (por el aumento del combustible). Fueron todos factores que repercutieron en las arcas de la empresa. La situación era grave dado que estos aumentos no pudieron ser trasladados a las tarifas.²¹

La obra más importante de los primeros años de nuestro siglo fue, sin lugar a dudas, la construcción del primer tranvía subterráneo en América Latina y del Hemisferio Sud. Formaba parte de una extensa red que había proyectado la compañía. La inauguración del primer tramo, entre Plaza de Mayo y la del Once de Setiembre pasando debajo de la Avenida de Mayo y

¹⁸ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 27 de junio de 1911, p. 196-197.

¹⁹ *Memorias de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1912, p. 85.

²⁰ *Fray Mocho*, n. 49, Buenos Aires, 1913, s.pag.

²¹ *Informe de la Comisión Técnica de Tranvías...*, p. 5 y 24-25.

Rivadavia, se produjo el 1° de diciembre de 1913. Su prolongación debajo de la última de las avenidas nombradas hasta Caballito (Primera Junta) fue abierta al público en julio del año siguiente. Se cumplía así lo estipulado en la concesión de 1909 aunque sólo en parte dado que las otras líneas de la red fueron otorgadas a la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas (CHADOPYF).²²

El servicio subterráneo se complementaba con diagramas de los vehículos a nivel y hasta había una especie de «Pre-Metro» que circuló entre el 3 de junio de 1915 y el 31 de diciembre de 1926, para unir Caballito con Lacarra, vía Rivadavia. Desde esa última fecha fue reemplazado por la línea 1 de tranvías creada ex profeso. La rampa por la que salían los coches del túnel aún puede verse en Rivadavia y Emilio Mitre. Continúa utilizándose para llegar por las vías a nivel hasta el Taller Polvorín, ubicado en Emilio Mitre entre José Bonifacio y Avenida Directorio.

Durante la construcción, que comenzó en 1911, se había afectado a la Estación Progreso para instalar allí depósitos y oficinas relacionadas con el subterráneo. Ello no impidió que allí se continuaran también las tareas propias del mantenimiento de vehículos de calle. La Estación Caballito (Polvorín) también fue especialmente remodelada para albergar los coches de bajo nivel, como continúa aún hoy, siendo actualmente la última estación tranviaria activa de la ciudad.²³

3. LA COMPAÑÍA DE TRAMWAYS CIUDAD DE BUENOS AIRES (The City of Buenos Aires Tramways Company Limited)

Para 1897, la ciudad de Buenos Aires había pasado a ser la segunda en importancia después del Anglo-Argentino. Poco a poco había relegado su puesto principal frente a este último que no sólo había ganado en kilometraje sino que además la sobrepasó a aquella al emprender el cambio de tracción que la empresa de marras continuaba retrasando.

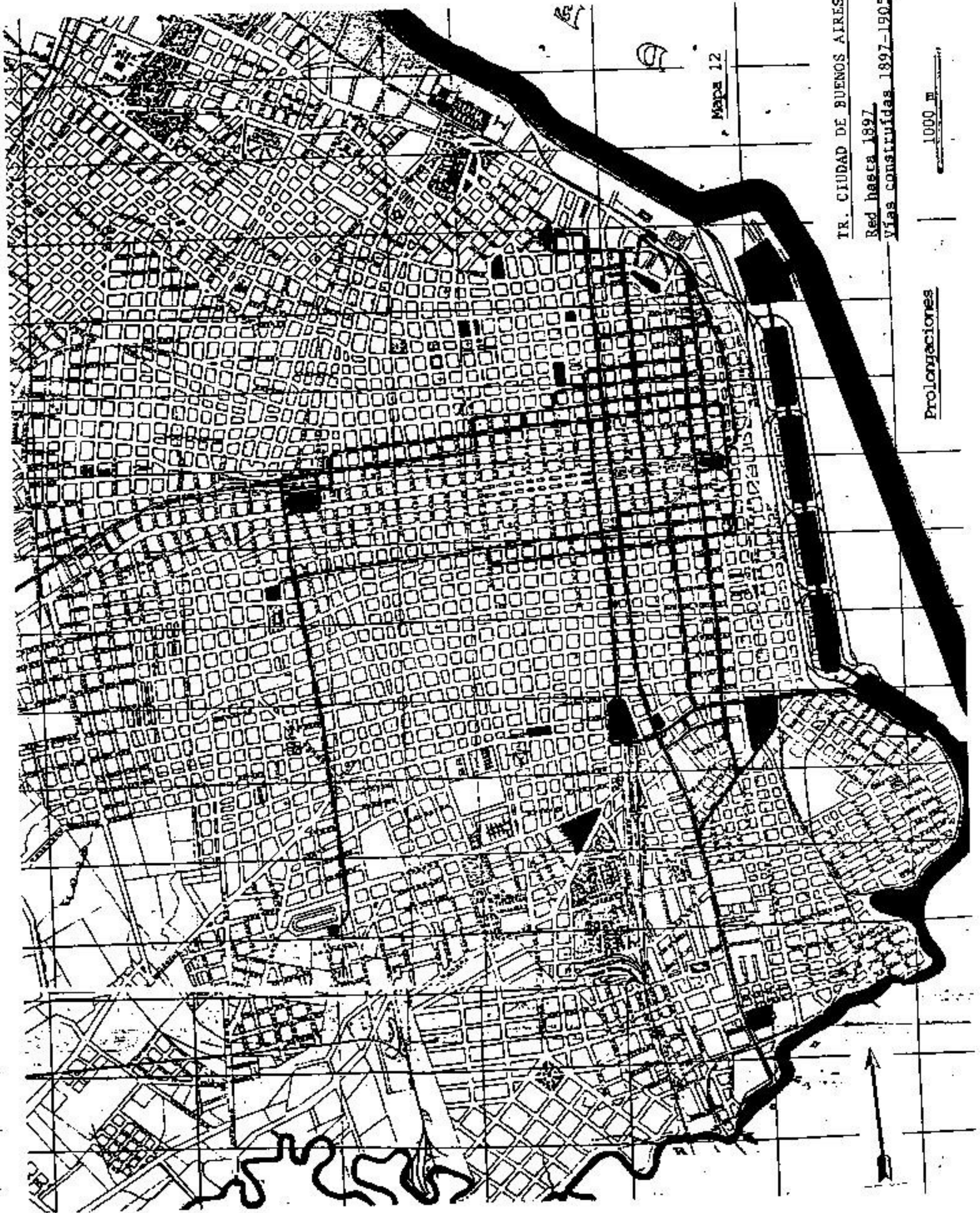
A fin de ese año, había librado al servicio público una nueva sección comprendida entre la Plaza de Mayo y Retiro, dado que ésta se había convertido en cabecera del Ferrocarril del Norte como consecuencia del incendio de la Estación Central que obligó a que las empresas ferroviarias convirtieran a las estaciones anteriores en nuevas terminales, tanto por el norte como por el sur. La vinculación preferencial hacia Retiro se hizo entonces imprescindible.²⁴

Pocas fueron las obras realizadas en los tres últimos años del siglo pasado. Sólo se construyeron algunas pocas cuadras en el centro y se sustituyeron los rieles del tipo antiguo por los de canaleta, como había estipulado una ordenanza de 1895. Los resultados comerciales comenzaron a ser inferiores que los de años anteriores principalmente como consecuencia de la competencia ejercida por La Capital y el Anglo-Argentino que le restaron tráfico por la electrificación de sus vías. La situación particular de la línea al antiguo Matadero (Parque de los Patricios), que

²² Sobre la pérdida de poder del Anglo y la penetración de la CHADOPYF de Madrid, y la problemática política vinculada a ello, puede consultarse: Raul García Heras, "Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de pasajeros: la Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda. de Buenos Aires, Argentina, 1930-43", *Desarrollo Económico*, v. XXXII, n. 125, Buenos Aires, 1992, p. 35-56.

²³ The Anglo-Argentine Tramways Co. Ltd., *Report on accounts for the year ended 31 st. december 1914*, Buenos Aires, Imp. Kidd, 1915, p. 24-25.

²⁴ *Memorias de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1897, p. 81.



Mapa 12

TR. CIUDAD DE BUENOS AIRES

Red hasta 1897

Vías construidas 1897-1905

Prolongaciones

1000 m

se había trazado por (La) Rioja, también era peor dado que aquél había sido trasladado a Liniers donde, en 1901, se habían inaugurado nuevas instalaciones.²⁵

La situación competitiva prácticamente obligó a que la empresa acometiera el cambio de tracción. El proyecto fue presentado el 4 de octubre de 1902 al Concejo Deliberante, el cual lo trató y aprobó en su sesión del 9 de diciembre. Se autorizaron también algunas prolongaciones, se le obligaba a iluminar distintas calles, debía implementar un servicio para obreros a mitad de precio en varias líneas, y se la autorizó a utilizar coches con imperial (de doble piso) aunque no en el centro. En realidad eran obligaciones que el Estado imponía a cambio de los beneficios que la compañía solicitaba.²⁶

Pero las imposiciones y el hecho de exigirle que acreditara haber pagado la parte proporcional del valor de los afirmados de las calles que recorría, según la legislación vigente, así como la concesión otorgada por un plazo demasiado corto (la compañía pretendía 99 años, cosa expresamente vedada por la ordenanza del 14 de junio de 1886, aunque en las concesiones originales no se decía nada al respecto), fueron todos factores que llevaron a que la empresa no juzgara viable el proyecto. En la sesión del 16 de octubre de 1903, presentó un escrito en el cual manifestó:

«La Compañía de tranvías «Ciudad de Buenos Aires» se presenta manifestando: Que no habiendo podido arribar á un acuerdo con las Subcomisiones encargadas de dictaminar sobre la solicitud de esa Empresa, relativamente á las condiciones en que se le permitiría el cambio de sistema de tracción de sus líneas; desiste de su gestión y pide se ordene el archivo de las actuaciones respectivas.»²⁷

Se había frustrado la tramitación y la empresa siguió con su explotación de tracción animal. Mientras los funcionarios municipales deseaban una concesión precaria y corta en el tiempo, la compañía alegaba que en esos términos no era posible amortizar el capital necesario para encarar la electrificación.

En realidad la estrategia empresarial estaba encaminada a dejar las cosas como estaban para que fuera el público el que exigiera la modernización a sus representantes. En la Municipalidad se informaba: «Ha llegado á nuestros oídos el rumor de que la Empresa de Tramways de la Ciudad de Buenos Aires, (Limitada) no aceptará lo que ella considera limitación de su derecho, y preferirá seguir haciendo el servicio con tracción á sangre, hasta que el clamor y exigencia del público imponga un arreglo á las autoridades municipales, circunstancia que aprovecharía la Empresa para imponer sus exigencias.»²⁸

Efectivamente es lo que hizo. Continuó con sus caballos hasta que fue enajenado al Anglo-Argentino el cual, en julio de 1905, comenzó con la electrificación. Entre sus últimas obras antes de su desaparición puede mencionarse la línea construida sobre Deán Funes de modo de evitar el recorrido encontrado por (La) Rioja.

²⁵ The City of Buenos Ayres Tramways Co. Ltd., *Report of the directors to the share-holders and statement of the capital and revenue accounts 1901*. London, Waterlow, 1902, p. 6; *ibidem*, 1902, London, 1903, p. 5.

²⁶ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 9 de diciembre de 1902, p. 678-685 y 790-791.

²⁷ *ibidem*, 16 de octubre de 1903, p. 420.

²⁸ *Antecedentes relativos a la gestión de la Empresa del Tranvía Ciudad de Buenos Aires para el cambio de tracción*, Buenos Aires, La Buenos Aires, 1903, p. 22-23.

4. COMPAÑÍA DE TRANVÍAS LA CAPITAL

Recordemos que la empresa estaba planificada básicamente por la zona oeste, con un servicio entre la Plaza de Mayo y la Boca. Iba por el eje de San Juan desde el Paseo Colón hasta Entre Ríos, con prolongación a Flores y los Nuevos Mataderos de Liniers. En 1896 había pasado a manos extranjeras. Con el aumento de su capital, pudo llevar adelante la expansión en tres sectores: Boedo a Flores, Boedo a Entre Ríos y desde allí hasta la Plaza de Mayo con una nueva línea paralela que cerraba el circuito original. El 22 de enero de 1897 se había asentado el primer tramo de riel del futuro eléctrico a Flores. El 14 de abril había comenzado la construcción de la usina que se ubicó en Paseo Colón y Comercio (Humberto I). A mediados de ese mismo año ya habían llegado los primeros coches eléctricos. La conversión avanzó muy rápidamente ya que, el 5 de diciembre, pudieron correr los primeros. En esa oportunidad se realizó un acto con la presencia de importantes autoridades, a lo que siguió la apertura al público. El servicio hacia el centro se inauguró el 29 de julio de 1898 quedando habilitado el 31. A fines de octubre de 1898 llegó el eléctrico a Plaza de Mayo. Ello implicó que se llegara en forma directa, con tranvías eléctricos, desde aquí hasta Flores e incluso hasta unas cuadras antes del Matadero de Liniers, a la altura de la calle Larrazábal, habilitación que había sido autorizada el 28 de setiembre de 1898. Con ello se había integrado la empresa subsidiaria denominada Tranvía Eléctrico La Capital Extensión Limitada. El tramo final entre Larrazábal y el Matadero fue autorizado para ser librado al público por un decreto del presidente Roca, del 30 de mayo de 1899. El 8 de julio se procedió a su inauguración. Con el cambio de tracción de la sección a la Boca, se había procedido a la reconversión total de la empresa.

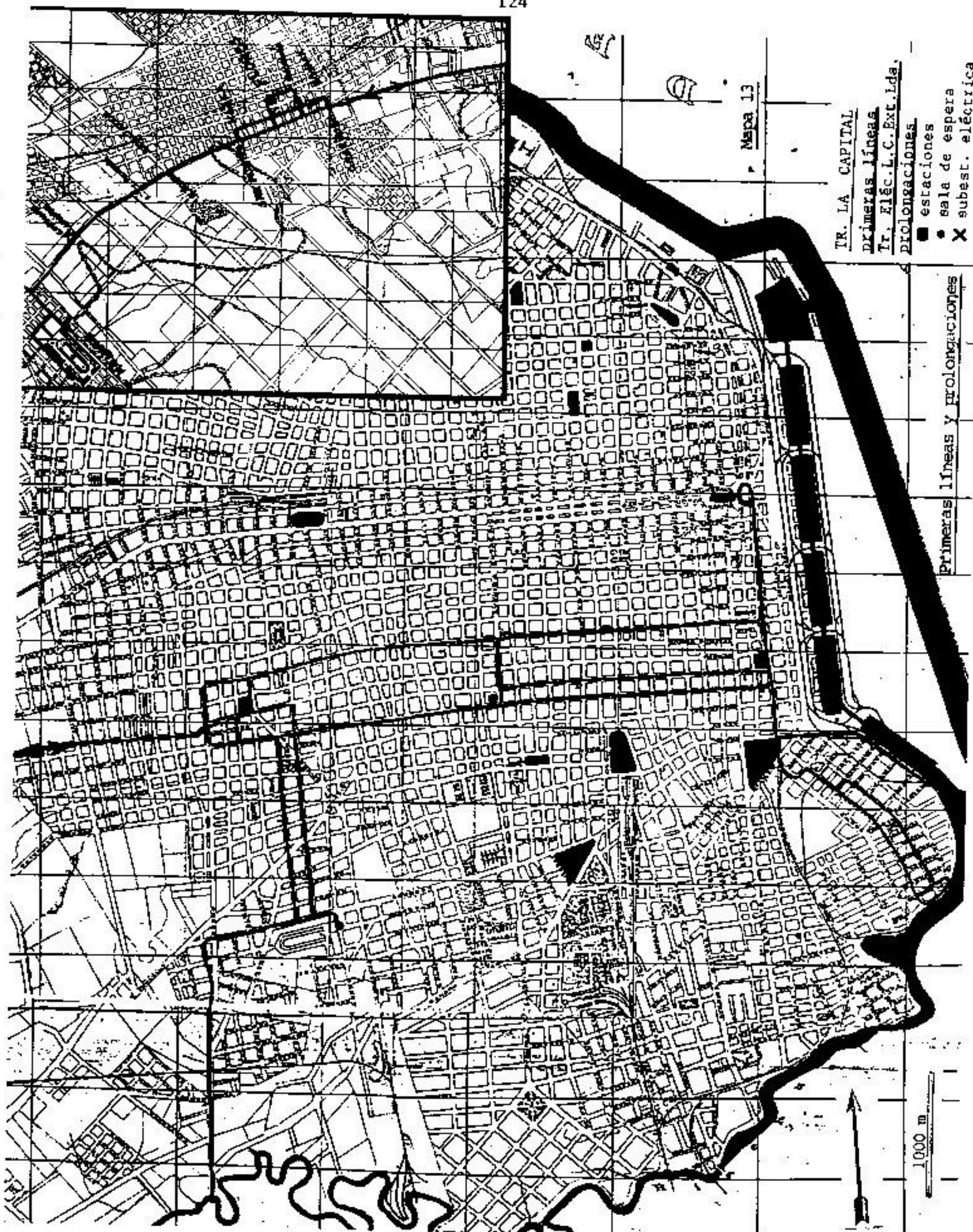
Además del tráfico de pasajeros, la empresa dedicó importantes esfuerzos al traslado de la carne que, desde Liniers, debía llevarse hacia los 19 mercados municipales. Estaban afectadas a este servicio unas 35 zorras eléctricas y 105 acoplados que eran remolcados por aquéllas en convoy. Grandes grúas colocaban sobre ellos hasta 3 enormes cajones forrados en zinc, como si se tratara de modernos contenedores.

En cada uno cabían 5 reses. De este modo llegaba el producto en hora y media a destino lo cual era importante desde el punto de vista de su preservación. Como la red de la empresa no llegaba a todos los mercados, en junio de 1901 el intendente Bullrich autorizó la construcción de distintas curvas y desvíos para que, por vías ajenas, se pudiera llegar hacia ellos.²⁹

Las vías se habían extendido hasta las zonas despobladas de la ciudad. Sólo volvía a verse un caserío en Flores. Hubo quienes tomaban el tranvía sólo para dar un paseo y ver «lo que había más allá». Se atravesaban largos trechos sin edificación alguna, y sobre Río Cuarto (Avenida Pedro Goyena) y Provincias Unidas (Avenida Juan B. Alberdi) sólo se veían quintas, hornos de ladrillos, extensos baldíos, algunas casuchas aisladas y alguna que otra recién nacida mansión señorial.³⁰

²⁹ *La Nación*, Buenos Aires, 9 de noviembre de 1899, p. 3, c. 6; Buenos Aires, Municipalidad. *Recopilación de leyes, ordenanzas, decretos y contratos de concesiones de tranvías*, Buenos Aires, G. Kraft, 1909, p. 1050-1051.

³⁰ Luis Cánepa, *El Buenos Aires de antaño*, citado por Enrique O. Herz, *Caballito*, Buenos Aires, Banco Boston-Marymar, 1988, p. 22.



La ordenanza del 8 de octubre de 1904 da cuenta de las tarifas autorizadas a la empresa. Desde la Plaza de Mayo se podía llegar por 10 centavos hasta la Boca, Parque de los Patricios, Boedo (tanto vía San Juan como por Independencia), y a Flores. Por la misma tarifa se podía viajar entre: Paseo Colón y Brasil a Dársena Sud, de Flores a Lacarra o desde esta última hasta los Mataderos. De Plaza de Mayo a Casa Amarilla se podía viajar por 5 centavos. Por 20 se llegaba de Flores a Mataderos o de Parque de los Patricios a Lacarra y por 25 de Parque de los Patricios a Mataderos. Las combinaciones cercanas costaban 15 y las que involucraban recorridos más extensos, 25.

Al procederse a la transferencia en favor del señor Teodoro Vail, la empresa se acercó a la órbita de La Nueva que era británica. Para ello había llegado a la Argentina el señor Charles R. Thursby, director gerente de The Buenos Aires New Tramways Co. Ltd. quien, luego de realizar los estudios correspondientes, incorporó a La Capital en julio de 1895. El principal objetivo inmediato fue entonces proceder a la electrificación, proceso al que ya hemos hecho referencia precedentemente. Oficialmente la transferencia se hizo en favor de Vail, quien estaba vinculado a los británicos. El capital invertido en Londres fue de 120.000 libras esterlinas en acciones y de otras 100.000 en bonos, cuya posesión estaba en manos de un grupo de financistas que tenían como asesor letrado nada menos que al doctor Luis María Drago. Pese a la incorporación referida, se convino que ambas empresas habrían de continuar funcionando en forma separada en lo que hacía a su administración local. Ello explica, sin embargo, que estas empresas compartieran distintos tramos de vía e incluso depósitos. Es así que algunos coches de las líneas a la Boca y Dársena Sud fueran autorizados, desde 1907, a conducirse a la Estación Boca de la Gran Nacional. Pues, esta última, había tomado a su vez la administración de La Nueva desde 1905.

En definitiva, sabemos que La Capital siguió siempre administrada en forma autónoma a La Nueva, pero a su vez ésta fue administrada en forma prácticamente dependiente de la Gran Nacional. Las tres formaban ya empresas muy ligadas, lo cual habría facilitado su posterior adquisición en bloque por parte del Anglo-Argentino. (Véase el Capítulo 9: El proceso de expansión de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina).

5. COMPAÑÍA DE TRANVIAS GRAN NACIONAL

(The Buenos Aires Grand National Tramways Company Limited)

Estamos ante otra de las empresas importantes de la ciudad. En 1897 gozaba de casi 70 kilómetros de líneas en explotación. Sus servicios iban por el primer anillo periférico que cubría dos corredores fundamentales: Rincón-Junín y Jujuy-Pueyrredón. Su trazado comunicaba la Boca, vía Constitución, con San Cristóbal donde tenía su principal estación denominada Progreso, para proseguir desde allí por los corredores mencionados rumbo a la Recoleta. Por los ejes de Charcas o Soler accedía a su estación Palermo y a Pacífico. Al centro llegaba por una sola vía que entraba por Charcas (Marcelo T. de Alvear), Callao, Viamonte, donde bordeaba la Plaza Lavalle, para seguir por Tucumán hasta Esmeralda. Allí doblaba para terminar en la esquina de Córdoba. Volvía por Córdoba y Soler hasta la Estación Palermo. No logró introducir al centro otras vías dado que las empresas más antiguas habían copado ya las principales arterias.

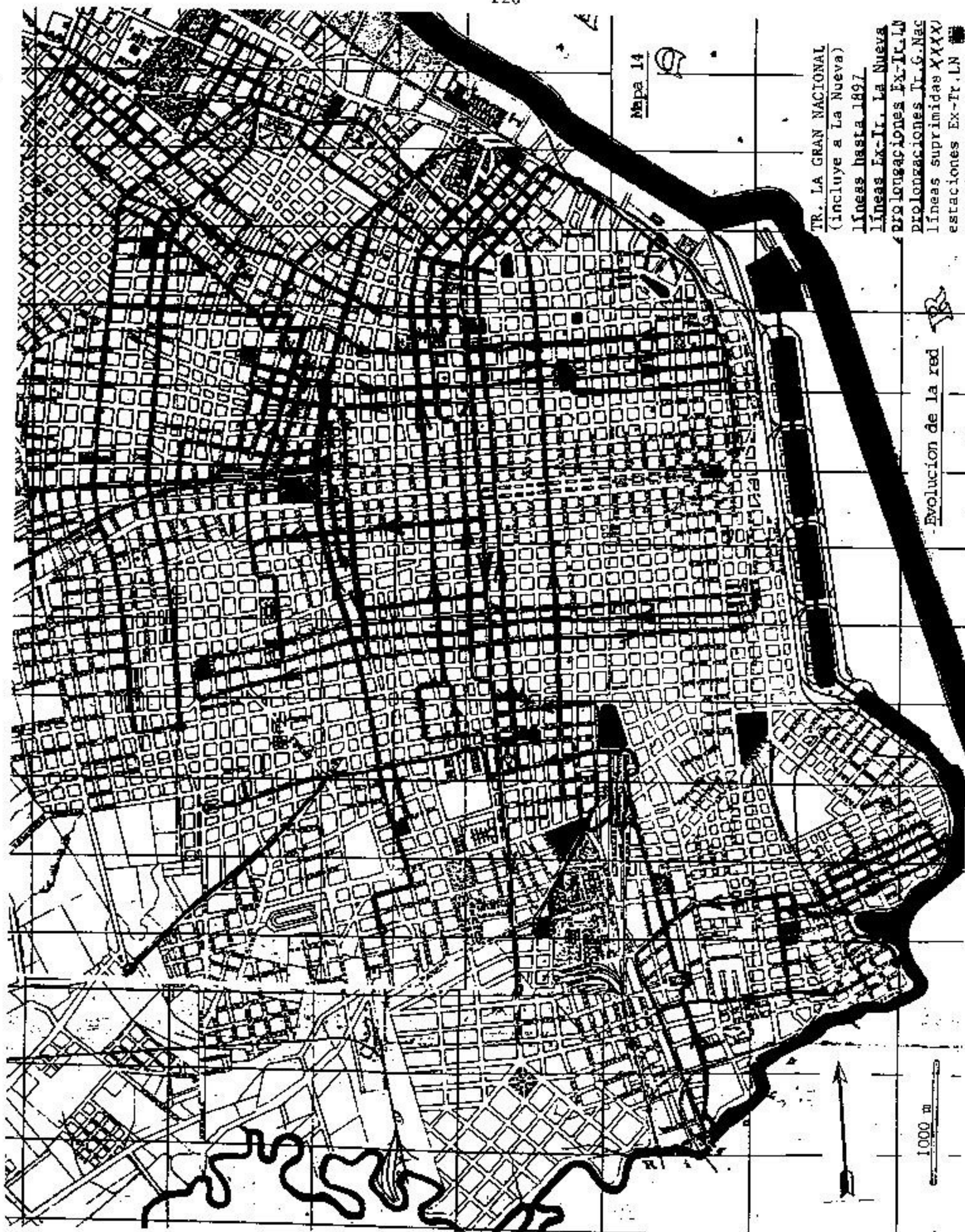
Mapa 14



TR. LA GRAN NACIONAL
(incluye a La Nueva)
líneas hasta 1897
líneas Ex-Tr. La Nueva
prolongaciones Ex-Tr. LN
prolongaciones Tr. G. Nac
líneas suprimidas XXXX
estaciones Ex-Tr. LN
estaciones Tr. G. Nac.

Evolucion de la red

1000 m



En los tres últimos años del siglo pasado, la empresa acometió algunas mejoras en su infraestructura. En la Estación Boca instaló nuevos talleres para realizar trabajos de carpintería, pintura y herrería.³¹ Habilitó una línea que partía de Canning (Scalabrini Ortiz) y Las Heras para continuar por esta última, Rodríguez Peña, Paseo de Julio (Avenida del Libertador-Avenida Leandro N. Alem) hasta llegar a Rivadavia, del lado norte de la Casa de Gobierno. Volvía por Paseo de Julio, Callao y Las Heras hasta el punto de partida. La concesión había sido aprobada en la sesión del Concejo Deliberante del 4 de noviembre de 1898.³²

Para entonces se había procedido a la rectificación de un recorrido que ya no iba por Junín, Paraguay, Río Bamba, Juncal, Junín, Las Heras, sino que siguió directamente por Junín sin la vuelta por Río Bamba. En setiembre de 1899 se autorizaron algunas prolongaciones y nuevos servicios: una dobla vía por Garay entre Pichincha y Matheu, una vía en Hornos desde Ituzaingó hasta Industria (Aristóbulo del Valle), una por 24 de Noviembre entre Victoria (Hipólito Yrigoyen) y Piedad (Bartolomé Mitre), y otras que no se llevaron a cabo por lo cual no las hemos de mencionar aquí.

En el año 1900 se autorizaron otras líneas para que la empresa pudiera organizar nuevos servicios. En algunos casos sólo se trató de modificaciones que pretendían simplificar o rectificar líneas. Una de ellas consistió en, que los coches que vinieran de la Plaza Constitución no siguieran por Garay, Pichincha, San Juan (la que tomaban utilizando en común la vía de La Capital) para tomar luego Rincón, sino doblaran hacia el norte en Garay y Rincón, para tomar esta última en forma directa sin dar la vuelta. Otra modificación llevada a la práctica fue que el servicio que se dirigía al sur por Callao, Corrientes, Ayacucho, Venezuela para seguir por Entre Ríos, quedara directamente rectificado por Callao-Entre Ríos. Por otro lado, la línea que avanzaba por Rodríguez Peña hasta Guido, se la hizo girar en Rodríguez Peña y Juncal para luego seguir directamente por Callao hasta Las Heras, anulando el tramo intermedio. Otra alteración fue seguir por Bermejo (Jean Jaurés) hasta Córdoba, avanzando hacia el norte, en vez de doblar en San Luis hasta Anchorena para llegar por esta última hasta Córdoba.

Las prolongaciones consistieron fundamentalmente en continuar la vía que finalizaba su recorrido en Las Heras y Canning (Scalabrini Ortiz) por Cabello, Acevedo (República de la India), hasta Alvear (Libertador); desde allí volvía por Acevedo, Palermo (Juan F. Seguí) y Cavia (Scalabrini Ortiz). Otra línea concedida por Córdoba desde Bermejo hasta Medrano para llegar por esta última hasta su estación Palermo, no pudo ser llevada a la práctica por superponerse con una línea concedida a la empresa Eléctricos de Buenos Aires. También se autorizó a colocar una vía en Garay, de (Combate de los) Pozos hasta Entre Ríos, debiendo levantar en compensación otra en (Combate de los) Pozos entre Garay y Brasil, y en esta última desde (Combate de los) Pozos y Entre Ríos. En un comienzo se utilizaron las dos y luego la empresa cumplió con lo estipulado. También fue autorizada a colocar rieles desde Lamadrid y Necochea, por la primera, Pedro de Mendoza, Olavarría, Ministro Brin, donde se unía con la vía existente. Otra fue colocada en Peña entre Junín y Azcuénaga, en Billingham entre Peña y Las Heras, así como en Garay entre Jujuy y Matheu.

³¹ Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1897, L. 67, Exp. 18.017.

³² Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires, 4 de noviembre de 1898, p. 446.

En 1902 se trazó una línea que partía de Pacífico (Godoy Cruz y Santa Fe) y continuaba por Santa Fe, Portones de Palermo (Plaza Italia), y tomaba la calle Valle (Gurruchaga) hasta empalmar con la vía que venía por Güemes.

En 1903 se autorizó a la empresa a cambiar su tracción animal por la eléctrica. En la concesión se autorizaron también nuevas ampliaciones. Sólo consignaremos los tramos habilitados que fueron: Gascón de Cabrera a Díaz Vélez, Salguero de Tucumán a Díaz Vélez, Díaz Vélez de Gallo a Río de Janeiro, Gallo de Díaz Vélez a Cuyo (Sarmiento), Cangallo (Juan D. Perón) de Gallo a Pueyrredón, Cuyo de Gallo a Pueyrredón, Laprida de Cangallo a Cuyo, Canning (Scalabrini Ortiz) de Guatemala a Las Heras, Solís de Estados Unidos a Brasil, Lavalle de 25 de Mayo a Talcahuano (sólo construido hasta Libertad), Tucumán de Talcahuano a Uruguay, Estados Unidos de Paseo Colón a Balcarce, Paracas de Brasil a Ituzaingó, Estados Unidos de Solís a Saavedra, Chile de Rincón a Entre Ríos, Jujuy de Progreso (Cátulo Castillo) a Patagones y por ella hasta Labardén llegando hasta la Usina de Gas. En 1904 el concejo Deliberante autorizó una vía por Garay desde Matheu hasta Boedo, con lo cual se ampliaba lo concedido a principios de ese año.

El 29 de junio de 1905³³ se inauguraron los primeros tramos de líneas eléctricas mientras se autorizaba un nuevo plan de ampliaciones de la red que, ya por entonces tenía 41 kilómetros electrificados por los cuales circulaban 125 coches de nueva tracción, quedando sólo 65 tirados por caballos. En 1906 sólo quedaban 11 kilómetros de vías de tracción animal, habiendo 72 electrificados. En abril de 1907 se electrificaron los últimos 5 kilómetros de líneas con lo cual finalizaba la mutación, ascendiendo a 122 los incorporados al nuevo servicio. Ya desde agosto de 1905, se había producido la fusión administrativa con La Nueva.

6. COMPAÑÍA NUEVA DE TRANVIAS DE BUENOS AIRES (LA NUEVA) (Buenos Aires New Tramways Company Limited)

Esta empresa no tuvo en el período un desarrollo destacado a causa de su dependencia de la Gran Nacional. Pese a ello, habremos de referir a continuación su modesto desenvolvimiento previo a su fusión.

En 1898 surgió un problema a causa de su vía de la calle Independencia. Recordemos que al centro sólo llegaban dos vías por el norte -que se unían- para arribar por la actual Avenida Leandro N. Alem hasta la Plaza de Mayo y, por el sur, sólo accedía al núcleo comercial por la referida Independencia, que recorría desde Boedo hasta el Bajo. La Inspección General de Tranvías, había puesto en conocimiento a la Intendencia que no podía tolerarse por más tiempo el deficiente servicio que se prestaba en aquella arteria debido a la existencia de una sola vía (para ida y vuelta). Ello obligaba a esperar a veces hasta por lapsos de 15 minutos a los coches que venían en sentido contrario.³⁴

³³ *El Pueblo*, Buenos Aires, 30 de junio y 1º de julio de 1905, p. 2, c. 1.

³⁴ *La Nación*, Buenos Aires, 23 de marzo de 1898, p. 3, c. 7.

El tema se solucionó cuando en la sesión del 26 de setiembre de 1902 del Concejo Deliberante se le concedieron servicios que en parte habrían de recorrer vías ya construidas así como también otras nuevas. Desde la Estación Laprida, iría por Tucumán, Paso-Saavedra y Europa (Carlos Calvo) hasta Balcarce, para regresar por Estados Unidos, Jujuy-Centro América (Pueyrredón), Lavalle y Laprida. Finalmente la línea no fue trazada por Europa sino por Estados Unidos, que sirvió desde entonces como segunda vía de los servicios que hasta entonces iban y volvían por Independencia con lo cual, a su vez, se normalizó aquel problema.³⁵

En octubre de 1903 se le concedió a la empresa la autorización para comenzar con el cambio de su tracción. Tomando en consideración la gran inversión que debía emprender, se le extendió el plazo hasta el vencimiento de su concesión a 55 años, al término de los cuales, los bienes habrían de pasar a la Municipalidad. Como contrapartida se la obligaba a iluminar algunos puntos importantes en su recorrido, a pagar un impuesto del 6% mensual sobre sus entradas brutas, a construir vías «neutrales» por el Paseo de Julio y alrededor de las Plazas de Mayo, Constitución y Once de Setiembre, así como sobre el puente de Barracas, para que pudieran ser utilizadas en común por distintas empresas.³⁶

La situación general de la empresa no sufrió por entonces casi modificación alguna. No hubo aumentos sensibles en la cantidad de pasajeros transportados ni se realizaron ampliaciones significativas. En 1904 se la autorizó a utilizar la misma vía que La Capital recorría por Independencia desde Entre Ríos hasta el Paseo Colón, según el arreglo que habían gestionado ambas compañías. Seguramente formara parte del acercamiento con La Capital y la Gran Nacional, al que hiciéramos referencia anteriormente. Desde 1905 quedó unida con esta última. Luego sólo se la autorizó a extender sus vías por Anchorena de Lavalle a Tucumán, y por Laprida desde Cuyo (Sarmiento) hasta Cangallo (Juan D. Perón). En 1909, la empresa pasó a formar parte del Anglo-Argentino, cuando esta última absorbió a la Gran Nacional por ser parte integrante de ella. Sus estaciones también pasaron al Anglo, aunque la Estación Brandzen (o Alcorta) fue tomada por la Comuna para instalar allí un corralón.³⁷

7. COMPAÑÍA DE TRANVIAS METROPOLITANA

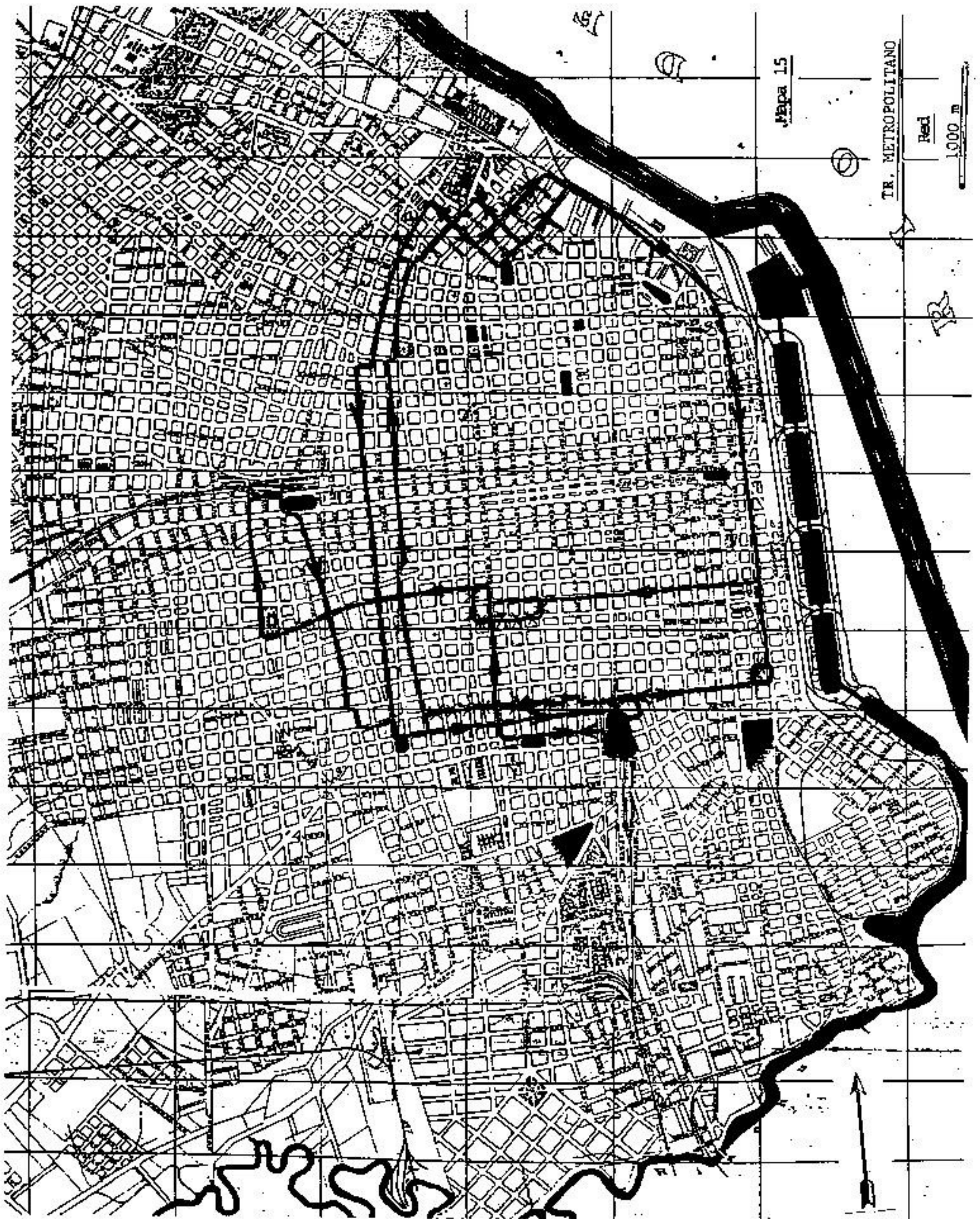
Habíamos historiado ya los orígenes de la empresa y referido los problemas que debieron sortearse desde el comienzo y que la afectaron considerablemente. Por causas financieras debió incluso desistir, en 1898, de una gran cantidad de recorridos ante la imposibilidad de llevarlos a la práctica en el tiempo establecido. El 18 de diciembre de 1897 había sido publicado un edicto por el cual la empresa se presentaba a concurso ante la imposibilidad de reunir el capital necesario para cubrir los pasivos.

En 1898 había comenzado a operar en el país la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad -CATE- (Deutsh Überseeische Elektrizitäts Gesellschaft - DUEG-). Su usina princi-

³⁵ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 26 de setiembre de 1902, p. 497-498.

³⁶ *ibidem*, 16 de octubre de 1903, p. 444-449.

³⁷ Enrique Horacio Puccia, *Barracas en la historia y en la tradición*, Buenos Aires, Municipalidad, 1977, p. 142.



pal comenzó a funcionar al año siguiente. Esta gran empresa había concentrado empresas eléctricas locales. También adquirió al Tranvía Metropolitano. Desde entonces quedó bajo su dominio aunque primeramente con carácter precario como arrendamiento³⁸ hasta que, en 1903, por un convenio con el Anglo-Argentino, lo transfirió a esta última a cambio de la usina de la Boca. Se concentraban así las empresas en su actividad específica. Formalmente continuó su desenvolvimiento en forma autónoma hasta que, en 1909, se incorporó junto con otras al Anglo-Argentino.

A mediados de 1898 había solicitado el cambio de tracción. La ordenanza respectiva fue votada en la sesión del Concejo Deliberante del 13 de diciembre siguiente.³⁹ En la misma se obligaba a la compañía, como contrapartida, a incorporar servicios para obreros a mitad de la tarifa normal, a la prestación de un servicio nocturno, a iluminar parte de sus recorridos, y a otros impuestos que no diferían de lo cobrados a otras similares. Sin embargo, la obligación referida a la iluminación motivó que en el Concejo Deliberante se votara negativamente y, ante la fuerte presión de la empresa, fue excluido de la resolución. Resultó sin duda paradójico que la resistencia a aquella imposición fuera encarada con tanta firmeza por una empresa que precisamente pertenecía a una compañía eléctrica. Los argumentos esgrimidos en esa oportunidad giraron en torno de: que el Estado no tenía facultades para imponer nuevas obligaciones de ese tipo dado que, el cambio del sistema, no implicaba una nueva concesión sino una variante dentro de la existente; que la modernización de la tracción no traía aparejadas nuevas erogaciones a la Comuna; que la mutación, por el contrario, significaba una mejora en el fenómeno urbano dado que beneficiaba la higiene, la comodidad del público, no se perjudicaba el empedrado en las curvas donde los caballos lo desemparejaban y lo cual representaba un ahorro para la Municipalidad; que se habría de transportar una masa mayor de pasajeros con lo cual las arcas comunales habrían de percibir también un monto impositivo mayor como resultante del 6% fijado sobre sus entradas brutas; y que el argumento de que esta empresa perteneciera a una compañía eléctrica no la obligaba a aceptar apaciblemente una nueva imposición.⁴⁰

El intendente Adolfo J. Bullrich (1898-1902) vetó la resolución del Concejo que autorizaba el cambio de tracción sin obligaciones de iluminación. En una nueva sesión del 27 de octubre de 1899 se autorizó pero con la inclusión del polémico artículo 15° cuyo texto especificaba:

«La compañía alumbrará las calles que comprenden sus vías, con dos focos por cuadra de 400 wats, que deberán permanecer encendidos durante toda la noche.»⁴¹

En tales condiciones, fue promulgada por el intendente a fin de ese mismo año. Para entonces ya se habían introducido pequeños cambios en el trazado de algunas líneas: la vía establecida por (Combate de los) Pozos entre Independencia y México, pasó a la de Entre Ríos a la misma altura de modo que sirvieran igualmente para circular de sur a norte; y en lugar de ir por Independencia desde Entre Ríos hasta (Combate de los) Pozos, pasó a México entre las mismas.

³⁸ *Boletín de la Asociación Argentina de Electrónicos*, Buenos Aires, 1927, p. 76-77.

³⁹ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 13 de diciembre de 1898, p. 552-555.

⁴⁰ *La Nación*, Buenos Aires, 24 de diciembre de 1898, p. 6, c. 1.

⁴¹ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 27 de octubre de 1899, p. 388-391.

Pese a haber sido autorizada a mutar su tracción, la empresa solicitó distintas prórrogas dado que no estaba en condiciones de llevarla a cabo. La ordenanza del 24 de setiembre de 1902 le otorgó un último plazo de 8 meses para comenzar las obras. Estas dieron principio en julio de 1903. El 15 de mayo de 1904 se habilitó al público la primera sección eléctrica. Ese primer trayecto provisional estaba comprendido entre la estación y la Recoleta. Recorría: Entre Ríos, México, Pichincha, Ombú (Pasteur), Andes (José E. Uriburu), Junín, Las Heras, Callao, (General) Guido, hasta llegar a la Plaza Alvear en la Recoleta. El regreso se verificaba por: Junín, Las Heras, Azcuénaga, San Luis, Larrea, Alberti, Constitución hasta llegar a la plaza homónima.

Una vez terminados los trabajos, se implementaron cuatro servicios. El *número 1*, de Plaza Constitución a Recoleta por: Pavón, Entre Ríos, para continuar al igual que la línea inaugural descripta. El *número 2*, de Plaza Constitución a Plaza Once de Setiembre por: Pavón, Entre Ríos, México, 24 de Noviembre, Bartolomé Mitre, Ecuador, Rivadavia, Catamarca, Cochabamba, Alberti, Constitución, hasta llegar a la plaza homónima. El *número 3*, de Plaza Colón a Plaza Once y Recoleta por: Paseo Colón, Chile, Entre Ríos, México, 24 de Noviembre, Bartolomé Mitre, Ecuador, Rivadavia, Catamarca, Cochabamba, Alberti, Constitución, Pichincha, Ombú, Andes, Junín, Las Heras, Montevideo, Paseo de Julio (Libertador - L.N. Alem) y Paseo Colón. El *número 4*, de Plaza Colón a Retiro y Plaza Constitución por: el Paseo de Julio, Callao, (General) Guido, Junín, Las Heras, Azcuénaga, San Luis, Larrea, Alberti, Constitución, Plaza Constitución, Lima, Cochabamba, Balcarce, San Juan y Paseo Colón.

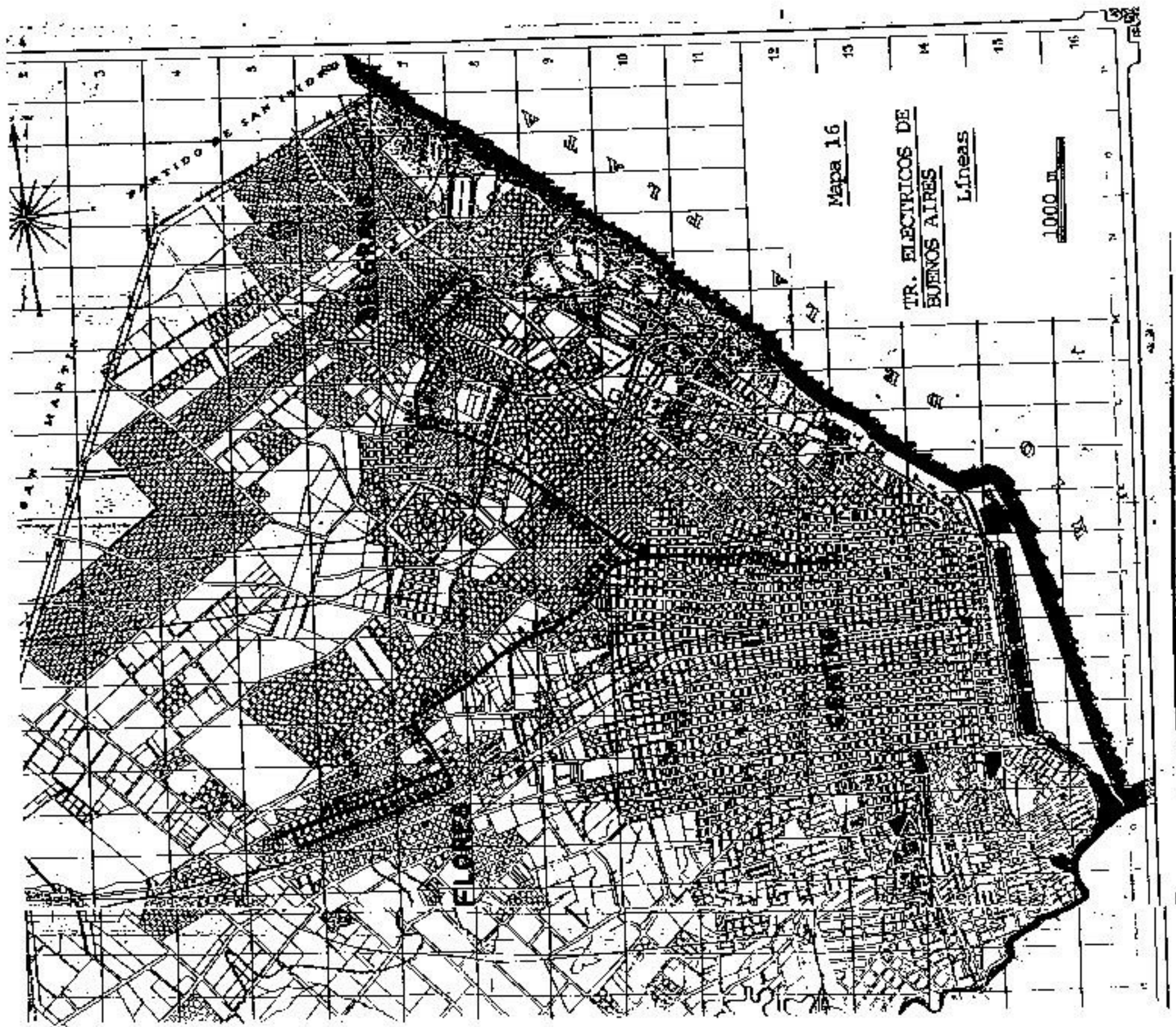
Para estos servicios se habían adquirido 90 nuevos coches (60 motores y 30 acoplados), siendo la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad, propietaria de la empresa, la que le proveía de energía, como era lógico. Los vehículos eran del tipo como los que también utilizaba el Anglo-Argentino, aunque con asientos de esterilla. Al igual que en esta última, los trabajos tendientes al cambio de tracción habían sido practicados por la Union Elektrizitäts Gesellschaft de Berlín, amalgamada para entonces con la AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft) de esa misma ciudad.⁴²

Con escasas modificaciones en su traza, en relación a lo descripto, llega a incorporarse en 1909 a la red Anglo-Argentino cuando esta última emprendió el gran proceso de fusiones.

8. TRANVIAS ELECTRICOS DE BUENOS AIRES (The Buenos Aires Electric Tramways Company)

Hasta aquí hemos reseñado el desarrollo de empresas que se habían constituido antes de 1897. La compañía de marras, sin embargo, se formó en época posterior. Fue inaugurada en 1898 y habilitada al año siguiente. Su origen se remonta a concesiones que habían sido otorgadas al ingeniero Charles Bright. Una correspondía al sector comprendido entre Las Heras y Centro América (Pueyrredón) hasta el Once, que no se llevó a cabo. Otra se había firmado para

⁴² La Ingeniería, a. VIII, n. 146, Buenos Aires, 1904, p. 122-123.



recorrer Córdoba desde Callao hasta su bifurcación con Gran Chaco (Estado de Israel), desde donde una habría de continuar hasta la Chacarita y Belgrano mientras que, la restante, habría de seguir al oeste rumbo a Flores y los Nuevos Mataderos de Liniers.

El 29 de abril de 1898 fue tratada la concesión en el Concejo Deliberante. La última de las mencionadas, que era la principal, se trazó desde Córdoba y Callao, por la primera hasta Gascón, para continuar por Gran Chaco, Chubut (Angel Gallardo), Camino de Gauna (Gaona) hasta Boyacá (el texto original preveía llegar hasta Nazca), donde doblaba para acercarse al Ferrocarril del Oeste (Samiento) para continuar por Avellanada hasta Nazca.⁴³

La línea hacia Chacarita y Belgrano también sufrió diversas modificaciones respecto de su trazado original.⁴⁴ Desde la altura de Gascón, continuaba por Rivera (Córdoba) hasta la calle Chacarita (Jorge Newbery) -aunque en el texto original debía llegar hasta Dorrego- para continuar por ella hasta Triunvirato (Corrientes) la cual seguiría hasta Colegiales (Federico Lacroze) dando vuelta alrededor del Parque Los Andes. La vía hacia Belgrano partía de un desprendimiento de la descrita en Rivera y Chacarita, para seguir en dirección contraria y tomar Alvarez Thomas, El Cano y cruzar todo el centro de Belgrano hasta la estación del Bajo frente a las Barrancas.

Los trabajos comenzaron a fines de 1898. Los rieles comenzaron a ser colocados por Córdoba en enero del año siguiente en la cuadra entre Callao y Río Bamba. Sin embargo las obras fueron suspendidas casi inmediatamente por orden del intendente, dado que aún no se había solicitado la autorización pertinente.⁴⁵ Una vez reiniciadas, avanzaron rápidamente. A comienzos de julio la empresa se presentó para solicitar la apertura de la primera sección, comprendida entre Callao y Gascón. El 20 de julio de 1899 se inauguró al público el tramo. Era la tercera empresa eléctrica que comenzó a circular en la ciudad. Después del ramal de Palermo y de la línea de La Capital. Al importante acontecimiento asistieron diversas personalidades entre quienes podemos citar a los ingenieros Teodoro Morón, inspector general de tranvías, a José Marengo, inspector general de electricidad, a Emilio Mitre así como al doctor Mendieta.

El trayecto se hizo en 12 minutos tras lo cual se llegó hasta la Estación Rivera, ubicada sobre la avenida homónima en la manzana que limitaba también con Rawson, Cabrera y Pringles donde se sirvió un refrigerio y se brindó por el ingeniero Bright, propietario de la empresa pero que estaba ausente. Al costado de la estación estaban los depósitos de materiales con los cuales se haría la construcción restante. Sin embargo no se continuó tan rápidamente como se pensaba, dado que el esfuerzo de la compañía estaba fundamentalmente encaminado a que se redujera la obligación de iluminar el recorrido, tema que por entonces continuaba debatiéndose en el Concejo Deliberante. Mientras tanto, Bright vendió sus derechos a la empresa británica de marras. La transferencia fue aceptada por la Municipalidad el 19 de octubre de 1899 y ratificada por

⁴³ Esta modificación se aprobó en la sesión del Concejo Deliberante del 14 de julio de 1898. *Cfr. Actas...*, 1898, p. 300.

⁴⁴ El trazado definitivo se aprobó en la sesión del Concejo Deliberante del 27 de mayo de 1902, según consta en las *Actas* de dicho cuerpo, p. 270-272.

⁴⁵ *La Nación*, Buenos Aires, 13 de enero de 1899, p. 6, c. 2.

ordenanza del 30 de noviembre. El 9 de noviembre se había inaugurado la sección desde Gascón hasta el Arroyo Maldonado (Avenida Juan B. Justo).⁴⁶

Uno de los problemas graves de la empresa fue no conseguir ingresar en la zona central, pues las calles de acceso ya habían sido concedidas a otras. Había «llegado tarde» y ello le impedía arribar con sus coches a la Plaza de Mayo. En un principio le había sido autorizada su llegada mediante coches eléctricos con acumuladores (baterías) de modo de no instalar hilos conductores aéreos pero, a fines de 1899, se le denegó. Solo le quedó implementar boletos de combinación con los servicios del Tranvía Metropolitano los cuales al menos rodeaban el sector céntrico.

En 1903 se autorizó que la empresa variara algunos recorridos por Belgrano y Flores. En este último vecindario, se le permitió continuar su recorrido por Nazca hasta Bacacay, y por ésta volver hasta Boyacá y Avellaneda. También se le dejó continuar aún más allá, por Avellaneda así como por Bacacay, hasta Mercedes. En Belgrano ya no habría de terminar con doble vía en Moldes y (La) Pampa sino que, en Moldes y Virreyes (José Hernández) habría de bifurcarse para continuar con una sola vía por esta última, Amenábar, (Mariscal Antonio José de) Sucre, hasta la Avenida Vértiz. La vuelta se haría como lo establecía ya su concesión original por Juramento hasta Moldes. En este último tramo se superponía con el antiguo «Tramwaycito de Belgrano» propiedad del Ferrocarril Central Argentino que iba por Juramento así como por Echeverría entre el Bajo y la calle Crámer en combinación con sus trenes. El nuevo eléctrico debía compartir la vía con el de tracción animal lo cual no debió ser fácil para su servicio. Una rareza digna de tener en cuenta.

La sección hasta Chacarita fue inaugurada a mediados de octubre de 1903.⁴⁷ Pero no se llegó a tiempo para concluir las obras de los ramales hacia Flores y Belgrano por lo cual se solicitó una prórroga ante el vencimiento inminente del plazo fijado. Le fue acordada por el Concejo Deliberante en su sesión del 31 de diciembre. Dado que tampoco para entonces se terminaron los trabajos, en la sesión del 7 de junio de 1904 se otorgó un nuevo plazo. Hacia fines de 1905 se le autorizó a colocar algunas vías en la manzana delimitada por Callao, Paraguay, Río Bamba y Córdoba, para poder maniobrar mejor en aquel punto terminal. Aunque se especificó que sólo podrían ser instaladas mientras ese lugar continuara siendo el punto final de sus líneas.⁴⁸ Un tiempo después inauguró los servicios más extendidos y, en 1908, integró el Anglo.

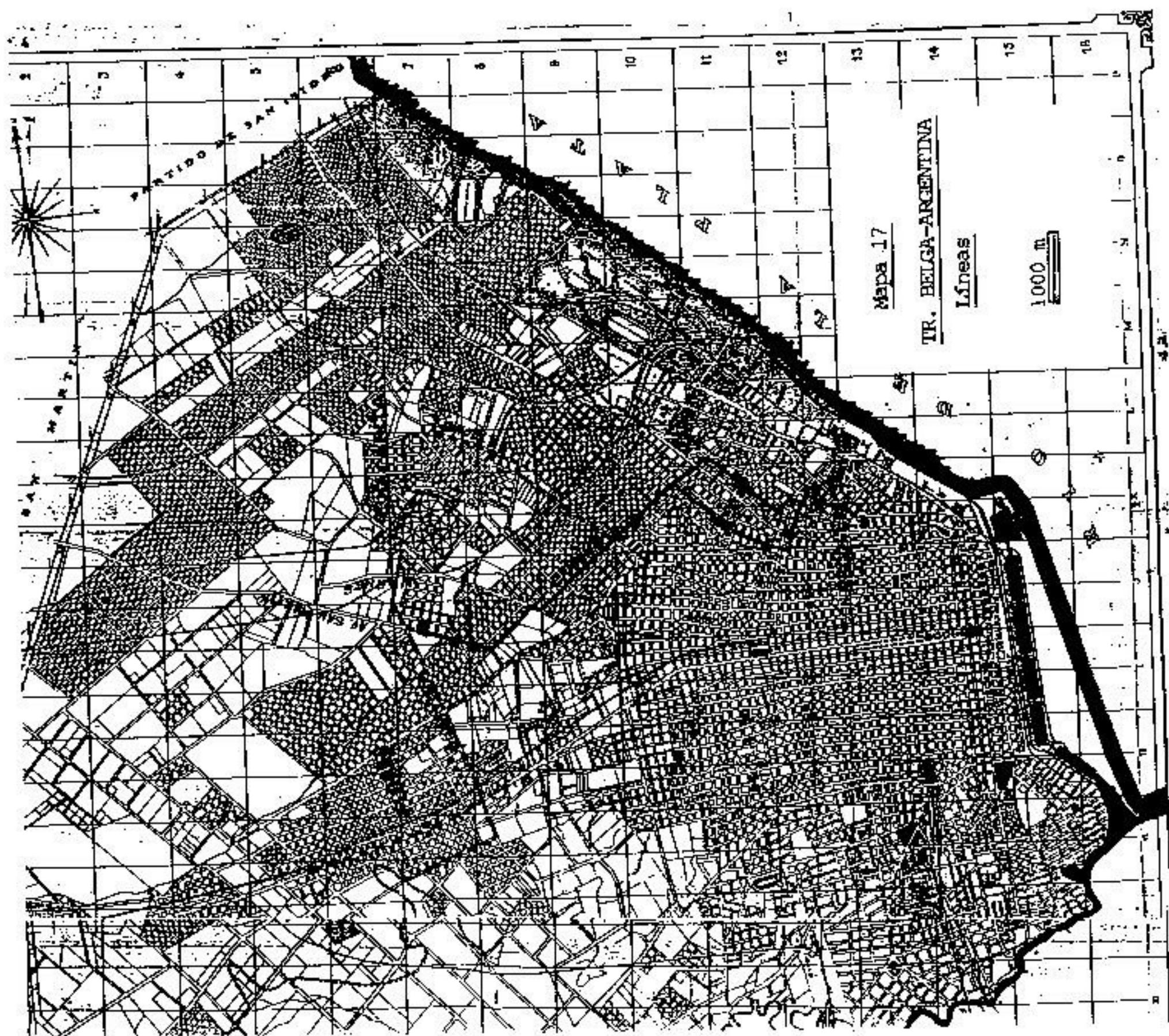
9. SOCIEDAD BELGA-ARGENTINA DE TRAMWAYS DE BUENOS AIRES

El origen de esta pequeña empresa, aunque no secundaria, está basada en la concesión otorgada en favor de Gaston Roux aprobada en la sesión del Concejo Deliberante del 15 de setiembre de 1899. La red incluía un plan que contemplaba unir la Recoleta con Floresta, Belgrano y Villa Urquiza, a La Paternal con Belgrano y Villa Devoto, y a Flores con los Nuevos

⁴⁶ *ibidem*, 10 de noviembre de 1899, p. 3, c. 7.

⁴⁷ *Curas y Caretas*, a. VI, n. 265, Buenos Aires, 1903, s.pag.

⁴⁸ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 31 de octubre de 1905, p. 553-554.



Mataderos de Liniers. El amplio proyecto no se llevó a cabo porque surgieron distintos inconvenientes ya antes de que comenzaran los trabajos.

Ante el retraso, el Departamento Ejecutivo Municipal declaró caduca la concesión en julio de 1904, dado que en su artículo 12º establecía que las obras debían dar comienzo a los tres meses después de ser aprobados los planos. Establecía, además, que se debía inaugurar a los dos años.

Los derechos fueron transferidos en mayo de 1906 y la concesión fue tramitada nuevamente en favor de la Sociedad Belga-Argentina de Tramways de Buenos Aires. La empresa se encontró sin embargo con distintos escollos, principalmente, en lo atinente al uso común de vías por algunas calles. Debía compartirlas con el Buenos Aires y Belgrano, el Rural, El Metropolitano, la Gran Nacional, La Capital, El Anglo- Argentino y los Eléctricos de Buenos Aires. Poco a poco fueron solucionados estos inconvenientes y se procedió a la construcción de la primera línea. Los rieles de esta última, y que habría de ser la troncal, se colocaron por: Andes (José E. Uriburu), Vicente López, Azcuénaga, (Pacheco de) Melo, Larrea, Mansilla, Canning (Scalabrini Ortiz), Warnes, Dúngenes (Luis Viale), San Martín hasta la Estación Bella Vista. La vuelta se hacía por San Martín, Dúngenes, Warnes, Canning, Berutti, (Tomás de) Anchorena, French, Andes hasta la Recoleta.

El 18 de setiembre de 1907 se procedió a la inauguración. El primer viaje se hizo desde la Plaza de Mayo con cinco coches profusamente adornados. Se avanzó sobre el Paseo de Julio (Leandro N. Alem) sobre vías ajenas para llegar a la Recoleta de modo de proseguir hasta llegar a la estación. Esta estaba ubicada sobre la Avenida San Martín entre Cayena (Nicasio Oroño) y Seguí, en las inmediaciones de Bella Vista (Donato Alvarez), de donde tomó su denominación, y por donde debía trazar una línea de unión, en sentido radial, entre Flores, La Paternal, Chacarita y Belgrano.

En poco tiempo la empresa se había provisto de unos 30 coches, de origen belga, que en parte aún se estaban armando. Para estas tareas y otras de tipo mecánico necesitó acercarse a la empresa Gran Nacional dado que su escasa envergadura le impedía desarrollar muchas tareas que necesitaba cumplimentar. La empresa La Capital, a su vez, se desempeñaba en la construcción de su línea.⁴⁹

Pero su vida independiente no duró más que un suspiro dado que, por convenio del 22 de junio de 1908, habría de pasar a formar parte del Anglo-Argentino como parte del proceso de fusión. No había llegado a cumplir el año. Para entonces, había logrado que el Concejo Deliberante aceptara algunos cambios en el trazado de sus líneas a Villa Devoto y Villa Urquiza, pero que ya no serían habilitadas bajo su administración. En noviembre de 1907 se le concedió una línea que partía de la Estación Bella Vista y seguía por San Martín hasta Villa Devoto, donde penetraba por Nueva York, San Nicolás, La Habana, Gualeguaychú, (Pedro) Morán, para volver por San Martín. La ordenanza respectiva fue promulgada el 3 de diciembre de 1907 por el intendente Carlos T. de Alvear.

⁴⁹ *La Ingeniería*, a. XI, n. 225, Buenos Aires, 1907, p. 277.

Una semana después, se le otorgó una prórroga para habilitar sus líneas dado los impedimentos que habían surgido. En realidad se estaba prolongando el plazo de cumplimiento a fin de que se llegara a la transferencia a manos del Anglo-Argentino el cual habría de formalizar los compromisos de la enajenada; vale decir, las autoridades dieron un tiempo para que no caducara.

El 7 de marzo de 1908 se modificó el trazado de su línea a Villa Urquiza. Desde El Cano y Alvarez Thomas ya no habría de seguir por Forest, (La) Pampa, (Mariano) Acha, Olazábal, sino que habría de avanzar directamente por Alvarez Thomas, Acha, Monroe hasta Triunvirato, para volver por Olazábal y Machain (Donado) hasta llegar a Alvarez Thomas. Al momento de su transferencia al Anglo, tenía en explotación sólo la línea desde la Recoleta hasta la Estación Bella Vista, pero luego, su adquirente continuó las habilitaciones desde este último lugar hasta Flores y Chacarita, así como de la Recoleta a Flores y Chacarita.

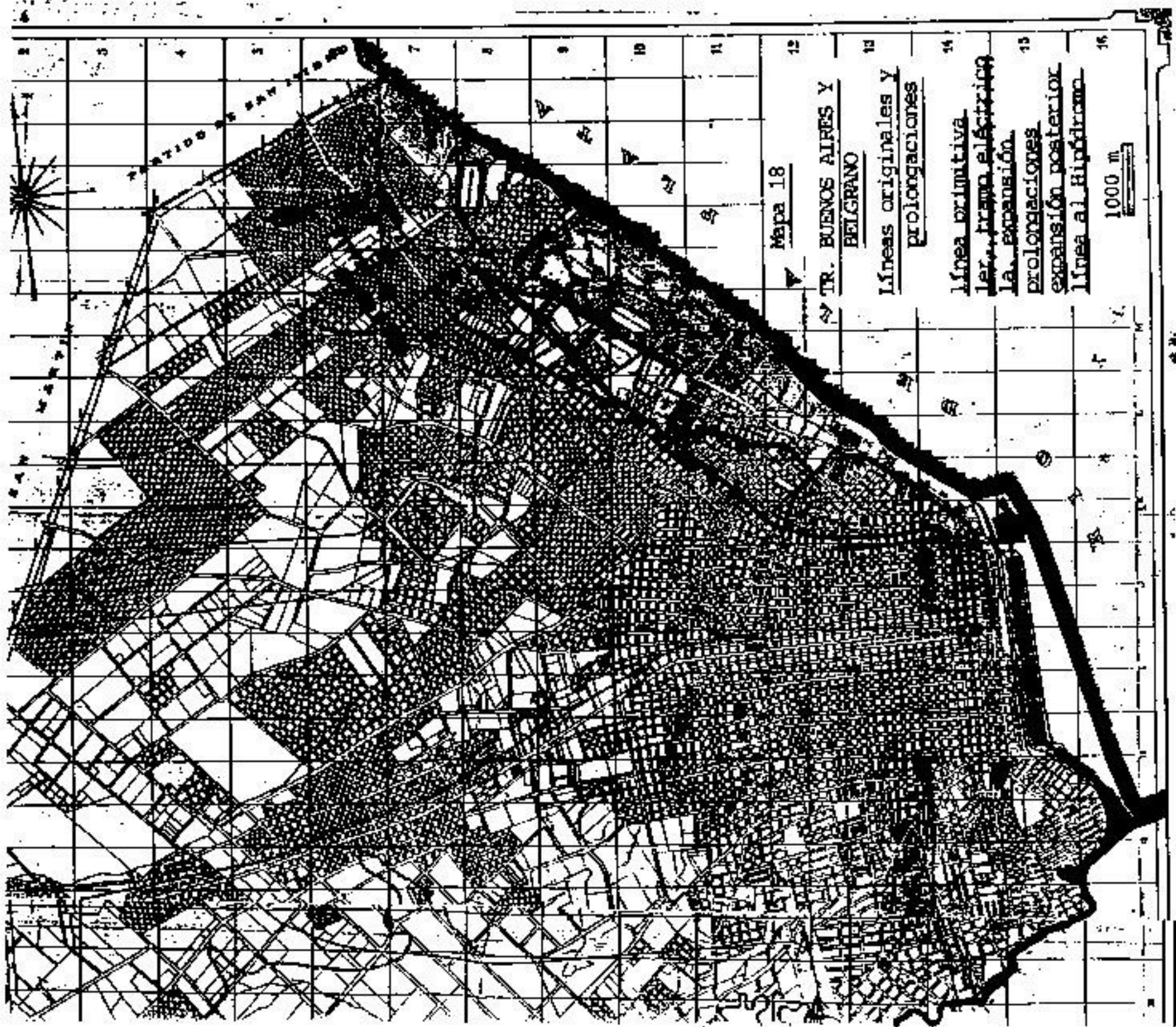
10. COMPAÑIA DE TRANVIAS ELECTRICOS DE BUENOS AIRES Y BELGRANO (The Buenos Aires and Belgrano Electric Tramways Company Limited)

Habíamos hecho referencia precedentemente a los orígenes de esta compañía. Su conformación es en realidad algo compleja, dada la unificación de las dos empresas que le dieron nacimiento.

Por un lado teníamos a la antigua línea a caballo denominada Tranvía a Belgrano propiedad de Mariano Billingham y que había sido inaugurada en 1873. Este último se desligó en 1877 de ella. El nuevo concesionario la transfirió a su vez en 1881 a la London Agency. Cuatro años más tarde pasó a manos de Francisco A. Bowen quien la adquirió en nombre de una compañía londinense en formación denominada sociedad de Mandatos, Préstamos y Agencias del Río de la Plata a manos de la cual pasó el 4 de diciembre de 1885. Desde entonces, se convirtió definitivamente en una empresa británica. Una nueva transferencia, realizada dos años después, la convirtió en The Buenos Aires And Belgrano Tramways Company Limited fundada en Londres el 5 de febrero de 1886, y cuyo representante era Juan B. Wanklyn.

Por otro lado teníamos la concesión de una línea tranviaria también a Belgrano que había sido otorgada al ingeniero Charles Bright. En un corto tramo sobre el Boulevard Las Heras entre Canning (Scalabrini Ortiz) y los Portones de Palermo (Plaza Italia) este último había hecho correr el 22 de abril de 1897 los primeros tranvías eléctricos que conoció la ciudad. Ese sector quedó luego englobado en el trazado de la línea completa. La empresa del Buenos Aires and Belgrano Tramways Co. Ltd., que aún circulaba con tracción animal, no pudo frenar el desarrollo de la compañía de Bright que amenazaba seriamente su propia existencia. Es así que, este último, había continuado trabajando. Una ordenanza del 21 de julio de 1897 lo autorizó a continuar la construcción en los dos extremos de la línea lo cual fue emprendido con toda rapidez. En noviembre se habilitó la sección entre Canning y Centro América (Pueyrredón), con lo cual la traza se dirigió hacia la Plaza de Mayo. La empresa se denominó Tranvía Eléctrico a Belgrano.

El Buenos Aires and Belgrano Tramways Co. Ltd. que en un principio no se había preocupado por la electrificación de sus líneas, y amenazado por la competencia de la compañía rival,



gestionó entonces apresuradamente el cambio de tracción. Pero la discusión en la sesión del 20 de julio de 1897 en el seno del Concejo Deliberante resultó negativa. En virtud de un pedido de reconsideración por parte de la empresa, finalmente se autorizó la mutación en la sesión del 31 de julio. El hecho de que sus propietarios no aceptaran que sólo se otorgara la nueva concesión por el término de 60 años, motivó nuevos inconvenientes y estudios en la Comisión de Obras Públicas. En la sesión del 29 de octubre se fijaron 99 años y se estableció que el sistema de alimentación podía ser aéreo de Callao hacia afuera pero con acumuladores (baterías en los coches), o por contacto subterráneo, en el radio céntrico. El texto definitivo fue votado el 5 de noviembre.⁵⁰

A fines de 1897, Bright emprendió un viaje a Londres para enajenar su empresa. Tanto esta última, como la antigua aún de tracción animal (aunque con el cambio de tracción concedido) pasaron a la casa bancaria The River Plate Trust Loan Agency Co. Ltd., que tomó bajo su órbita ambas administraciones para reorganizarlas bajo una sola denominada en adelante Compañía de Tranvías Eléctricos de Buenos Aires y Belgrano, según hemos colocado en el título de este apartado. La intendencia reconoció la transferencia en favor de esta última el 30 de abril de 1898.

En junio de 1898 la empresa solicitó al intendente que autorizara la colocación de una segunda vía por Las Heras entre Canning y Centro América para evitar compartir la que venía desde el centro que allí tenía establecida la Gran Nacional. Como esta última continuaba con tracción animal, los coches eléctricos debían deslizarse muy despacio por detrás con lo cual se perdían entre 12 y 15 minutos precisamente anulando todas las ventajas de la nueva tracción en esas 11 cuadras compartidas. La aprobación le fue conferida a fin de aquel año. A comienzos de 1899, se le concedió también la unión de sus vías que iban por Santa Fe (ex Tranvía a Belgrano) y la de Las Heras (concesión Bright) mediante la instalación de rieles por Centro América. La construcción comenzó en noviembre y la habilitación se llevó a cabo a fin del mismo año. Por ese tiempo, también se autorizó a la compañía a colocar el conductor eléctrico en forma aérea en el centro, suprimiéndose la obligación de circular con acumuladores o un conductor subterráneo, como se había prescripto entre Callao y la Plaza de Mayo, por razones estéticas.

En enero de 1899 habían comenzado ya los trabajos de prolongación de vías electrificadas entre Palermo y Belgrano. La dirección de las obras estaba a cargo del ingeniero Juan Abella. Ya se habían recibido desde Europa los materiales para la construcción que también involucraba el inminente comienzo de la expansión desde Centro América hasta la Plaza de Mayo, vía Paseo de Julio (Libertador - Leandro N. Alem). En realidad el sector debería haber quedado habilitado el 11 de febrero pero un problema en la usina de la Compañía General de Electricidad (Paseo de Julio y Montevideo) recién inaugurada el 28 de marzo de 1898, provocó que recién pudiera habilitarse el 16 de febrero de 1899. Se llegó a partir de entonces desde la Plaza de Mayo hasta los Portones de Palermo. El 9 de abril se realizó un ensayo en la vía electrificada que llegaba hasta Belgrano, más precisamente hasta (La) Pampa y (Virrey) Vértiz. El coche hizo varios viajes hasta ese punto a fin de advertir posibles inconvenientes técnicos. Otro ensayo se efectivizó

⁵⁰ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 20 de julio de 1897, p. 198-199; 31 de julio de 1897, p. 232-234; 26 de octubre de 1897, p. 324-325; 29 de octubre de 1897, p. 331-333; 5 de noviembre de 1897, p. 340-343. La ordenanza municipal fue promulgada el 10 de noviembre de 1897.

el día 19 de abril cuando el ingeniero Abella invitó al intendente Bullrich, al secretario municipal Williams, y a otras destacadas personalidades, a realizar ese primer viaje oficial. El coche reservado partió de Rivadavia y Paseo de Julio hasta llegar a la Estación Belgrano C, del entonces Ferrocarril Central Argentino, trayecto en el cual se emplearon 40 minutos, vale decir, 45 menos que los de tracción animal. La habilitación al público se habría de realizar en la misma semana y al mes se pensaba terminar el trayecto local por Belgrano.⁵¹

Verificada la confiabilidad de la obra, se invitó el día 20 a un paseo al presidente de la República, General Roca, a los ministros Civit y Campos, al intendente Bullrich, al secretario Williams, a los ingenieros Marengo, Morales, Abella, Parker, Thays, como a otras figuras importantes. La comitiva se dirigió después del viaje a almorzar a la quinta de la familia Tornquist. La habilitación al público se verificó el día 22 de abril. Comenzaron entonces a circular 35 coches con una frecuencia de 6 minutos entre las 5 de la mañana hasta la medianoche, cubriéndose el trayecto completo entre la Plaza de Mayo y Belgrano. En los primeros días de julio, se terminó la línea por Belgrano. La vía accedía desde el Bajo, por Juramento, 11 de Septiembre, Mendoza, Crámer y (La) Pampa, por la cual volvía hacia Vértiz. La vía por Santa Fe, que también había sido electrificada, fue inaugurada por la nueva empresa el 30 de agosto de 1900.⁵²

Tras la electrificación de este último tramo, y la unión de líneas en Plaza Italia, se procedió a su vez al traslado de la estación. Hasta entonces era propietaria de la antigua Estación Centro América (Santa Fe entre Larrea y la calle homónima actual Pueyrredón) construida sobre un terreno de 13.875 metros cuadrados. Tenía dos caballerizas con espacio para 500 animales, depósitos para 100 toneladas de forraje, un galpón central para 44 coches, carpintería, herrería, talabartería, pinturería, salones, oficinas, talleres y dependencias.⁵³ Pero en 1900 la empresa solicitó permiso para edificar sobre un terreno que tenía en Santa Fe 4174 entre Serrano y Tharnes frente a la Plaza Italia. Allí se instalaron entonces los nuevos depósitos y la administración de la compañía. La nueva Estación Portones, pues así se denominó por su proximidad a los Portones de Palermo, se libró al servicio público a mediados de 1901, siendo especialmente acondicionada para los modernos vehículos eléctricos. En consecuencia, fue desactivada la Estación Centro América.⁵⁴

⁵¹ *La Nación*. Buenos Aires, 19 de abril de 1899, p. 6, c. 1.

⁵² *ibidem*, 21 de abril de 1899, p. 5, c. 7; Manuel Bilbao, *ob. cit.*, p. 297.

⁵³ *Archivo del Banco de la Provincia de Buenos Aires*, Caja Servicios Públicos, 030-4-1, Carpeta 3.

⁵⁴ *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1900, L. 48, Exp. 28.093; *La Ingeniería*, a. V, n. 12, Buenos Aires, 1901, p. 161.

TABLA 6: DESARROLLO HISTORICO DEL TRANVIA ENTRE BUENOS AIRES Y EL PUEBLO DE BELGRANO.

Tr. Buenos Aires á Belgrano

1873	inauguración		
1877	pasa de M. Billinghamurst a otra empresa		
1881	adquirida por <i>London Agency</i>		
1885	adquirida por Francisco Bowen en representación de otra empresa		
1885	adquirida por <i>Soc. de Mandatos, Préstamos y Agencias del Río de la Plata</i>		
1887	adquirida por <i>The Buenos Aires & Belgrano Tramways Co. Ltd.</i> (representante: Juan B. Wanklyn)	1896	Concesión Charles Bright
1897	=Cambio de Tracción=	1897	Primer ensayo eléctrico <i>Tranvía Eléctrico á Belgrano</i>
1898	<i>Cía de Tranvías Eléctricos de Buenos Aires y Belgrano</i> (concesión por Av. Sarmiento por una calle de Palermo y Uriarte hasta Av. Alvear)		
1899	(concesión por Centro América entre Las Heras y Santa Fe y conductor aéreo entre Callao y Plaza de Mayo)		
1900	(concesión desde Pza. de Mayo por San Martín, Paraguay, Maipú, Charcas y luego sin variantes, abandonando Charcas entre San Martín y Maipú)		
1902	(concesión al Hipódromo Nacional y Tiro Federal, así como otras ampliaciones por Belgrano)		
	• • •		

El tráfico generado en Belgrano resultaba de fundamental importancia para la compañía por representar el principal ingreso de capital. Es por ello que planificó nuevas líneas por esta zona. La concesión que la había autorizado a llegar con un ramal desde (Virrey) Vértiz y (La) Pampa hasta el Hipódromo Nacional y el Tiro Federal había caducado dado que vencía su habilitación el 27 de febrero de 1901. Pese a todo, en abril de ese año, había resuelto llegar con un ramal a Nuñez y solicitar una nueva concesión para llegar hasta el Hipódromo.

La autorización pertinente se discutió en la sesión del Concejo Deliberante del 22 de julio de 1902. El trazado hacia el campo hipico fue determinado por (La) Pampa, Blandengues (convertida en Libertador), Congreso, y continuando unos metros más hasta la puerta del Tiro Federal, último punto donde llegó en febrero de 1903. Se trataba de una vía sencilla, vale decir, que se utilizaba tanto para los viajes de ida como para los de vuelta, habiendo cada tanto unos desvíos para posibilitar el cruzamiento de los coches que venían en sentido contrario, aunque la escasa frecuencia lo haría algo remoto. En la misma concesión desistía de algunos recorridos que cambiaba por el trazado de líneas nuevas: desde Crámer y Mendoza habría de continuar por la primera, Congreso, Cuba, Monroe, 3 de Febrero y Mendoza donde empalmaba con las vías existentes. Por otra concesión discutida en el Concejo Deliberante el 26 de setiembre de 1902, se ampliaba el circuito interno por Belgrano. Desde Crámer y Congreso, la línea seguía por la primera, Republicuetas (Crisólogo Larralde), Cuba hasta empalmar en Congreso con su vía. Cuando el 7 de febrero de 1903 se autorizó a la compañía a cruzar las vías de Ferrocarril Central Argentino por la calle (La) Pampa, se pudo inaugurar el ramal hasta el Tiro Federal.⁵⁵ En ese mismo año quedaba también inaugurada la línea a Nuñez, llegando la empresa a conformar una red de 57 kilómetros de vías.⁵⁶

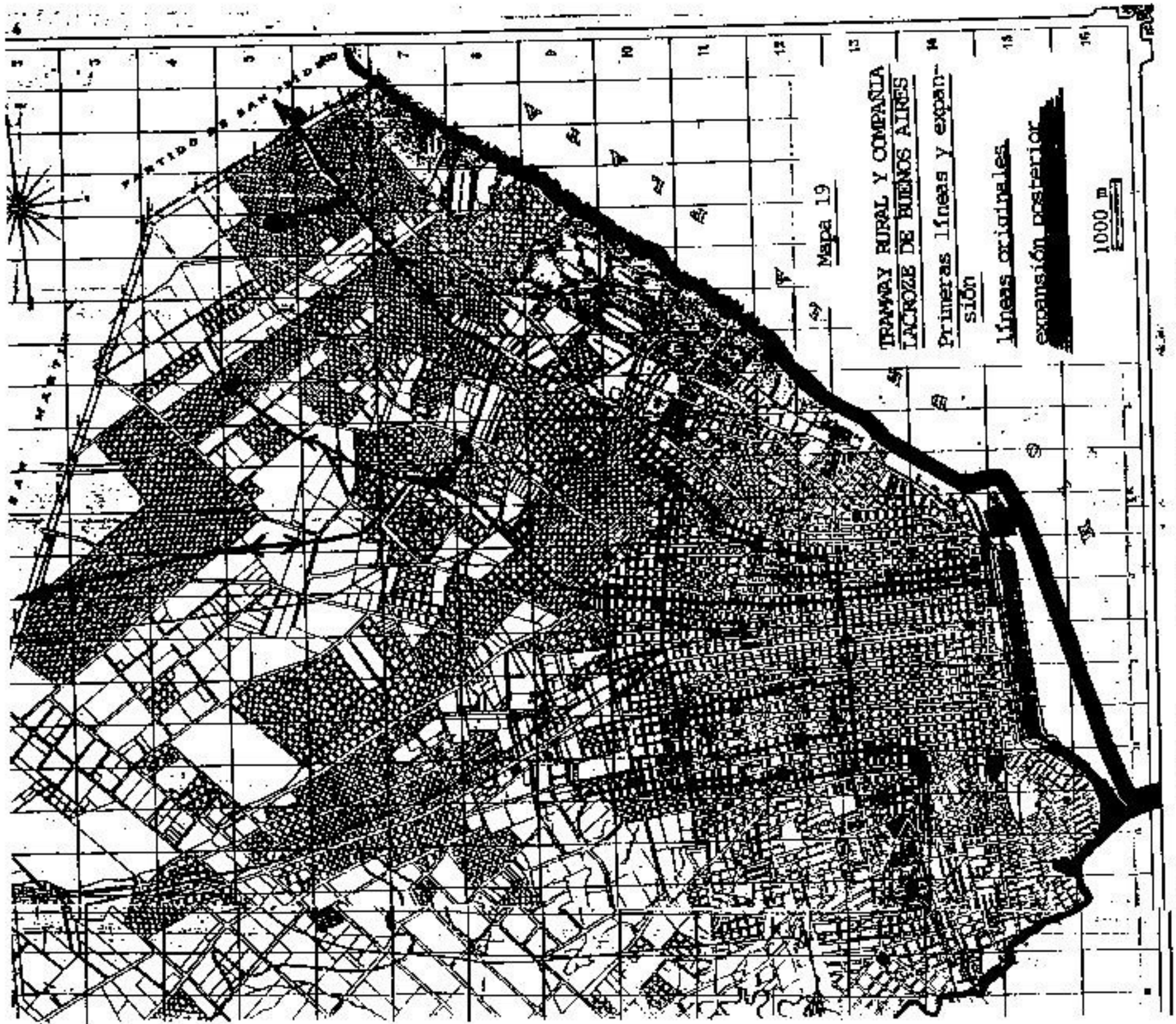
Un lustro después, esta empresa no pudo tampoco resistir su incorporación a la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, como parte de su gran proceso de fusión, tema que estudiaremos detenidamente en el capítulo respectivo.

11. EL TRAMWAY RURAL Y LA COMPAÑÍA DE TRANVIAS LACROZE DE BUENOS AIRES

Ya habíamos señalado que el Tramway Rural se había originado como desprendimiento del Tramway Central inaugurado en 1870. En 1884 se le había concedido a Federico Lacroze la construcción de un tranvía para carga y pasajeros entre Almagro y La Chacarita para, desde allí, continuar por Colegiales (Federico Lacroze) y Santa Fe (Cabildo) hasta el pueblo de Saavedra, terrenos conocidos como chacra de White. El contrato original contemplaba también su continuación hacia San Martín y otras localidades de la Provincia de Buenos Aires, lo que se concretó pero desde Chacarita y no como continuación a partir de ese extremo de la línea. El 4 de febrero de 1886 se firmó el contrato definitivo. Tres años después se enajenó el sector urbano correspondiente al Tramway Central. El sector rural accedía a Saavedra y, desde Chacarita, se llevaron las vías hacia San Martín y al interior de la campaña. La inauguración a Pilar y a Zárate

⁵⁵ *El Pueblo*, Buenos Aires, 22 de febrero de 1903, p. 4, c. 3.

⁵⁶ *Memorias de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1903, p. 106.



se llevó a cabo en 1888. La línea principal llegó a Salto en 1896. Al autorizarse a reemplazar la tracción animal por el vapor en el *sector externo* según decreto provincial del 5 de setiembre de 1891, comenzó a diferenciarse profundamente un sector de otro. La ley nacional número 3819, firmada por Julio A. Roca y Emilio Civit, autorizó el empleo del vapor en la Capital Federal (desde Chacarita hasta el límite del Municipio) con lo cual el servicio a vapor llegó hasta el borde del Cementerio del Oeste. Esa sección a vapor se había transformado en Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires según el decreto provincial del 26 de agosto de 1897. Por decreto nacional del 31 de diciembre del mismo año se lo declaró ferrocarril nacional. Bajo diversas denominaciones continuó desarrollándose hasta constituir la base del actual Ferrocarril General Urquiza en el tramo que transita por la Provincia de Buenos Aires. (véase Capítulo 5, punto 5.3.)

El *sector urbano* del Tramway Rural continuó desarrollándose con algunas concesiones y trazados adicionales, según ya hemos referido precedentemente. El 14 de diciembre de 1899 se le concedió una importante prolongación que habría de llevar sus líneas desde la Plaza Lavalle, donde ya llegaba anteriormente, por Tucumán y por Lavalle hasta Reconquista. Se reconstituía así el sector céntrico que había quedado decapitado con la venta del antiguo Tramway Central. El logro fue todo un éxito por cuanto gran cantidad de arterias ya habían sido ocupadas con nuevas empresas que ahora se disputaban no sólo el tráfico, sino las calles de acceso al sector central de la *city*. El contrato incluía la incorporación de servicios directos desde Reconquista hacia la Chacarita a intervalos no mayores de 12 minutos.⁵⁷

Dos años más tarde, en un nuevo intento por extender su red, solicitó una prolongación hacia la Plaza de Mayo. El trazado contemplaba el avance desde Reconquista y Lavalle, por la primera, Rivadavia, San Martín para volver a Lavalle. Sin embargo la polémica y diversas objeciones, basadas sobre todo en frenar la concentración de vías en los alrededores de la Plaza y además retirar algunas de las existentes para descongestionar aquel centro nodal, crearon un verdadero contrasentido en la concesión. Si bien fue votada por el Concejo Deliberante, fue vetada por el intendente municipal. Nuevamente en las comisiones de trabajo, se arribó a una conciliación mediante la introducción de una variante en su recorrido. Ahora iría desde Lavalle y Reconquista, por esta última, Bartolomé Mitre (en vez de Rivadavia) para seguir por Maipú (en vez de San Martín) hasta Lavalle nuevamente.⁵⁸ Pese a la insistencia del Concejo, esta resolución fue nuevamente vetada por el intendente por lo cual la obra no se realizó.

En la sesión del Concejo del 16 de julio de 1901 solicitó la construcción de otra vía hacia Plaza Italia. Su trazado partía de Corrientes y Medrano para seguir por esta última *con doble vía* y para continuar por Córdoba, Almagro (Acuña de Figueroa), Julián Álvarez, Charcas y Thames; volvía por Serrano, Paraguay hasta empalmar en Medrano. Esta línea, algo desgajada del resto de la red y ya proyectada 10 años antes, motivó que se construyera la Estación Palermo. Estaba en la manzana delimitada por Paraguay, Acevedo (Armenia), Guatemala y Gurruchaga, con frente a la primera. Habría de servir como depósito y mantenimiento de la flota. La otra línea hacia Plaza Italia partió de Callao y Lavalle para continuar por la primera, Viamonte, Ecuador,

⁵⁷ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes...*, p. 1183-1184.

⁵⁸ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 14 de mayo de 1901, p. 76-77; 28 de junio de 1901, p. 148-149.

General Mansilla, Coronel (Díaz), Charcas y Thames; volvía por Serrano, Paraguay, Río Bamba y Lavalle.⁵⁹ El servicio desde Reconquista hasta Palermo, vía Medrano, se inauguró en 1903.⁶⁰

En 1904 se le concedió al Tramway Rural el cambio de tracción por la eléctrica. La gestión fue dirigida por el Dr. Teófilo Lacroze -director de la compañía e hijo del fundador- ante el Congreso Nacional dado que se involucraban vías urbanas y suburbanas que trasponían el límite federal. Al fallecer Federico, la empresa pasó a ser administrada por sus hijos lo cual cambió la razón social que pasó a denominarse Lacroze Hermanos y Compañía, siendo reconocida por ley 4480 del 5 de octubre de 1904. Le pertenecía el Tramway Rural, las demás líneas urbanas concedidas por la Municipalidad, la línea hasta San Martín pudiendo continuar más allá. Se la obligó entonces a construir un ramal hacia el Campo Militar de Mayo hasta donde debía trasladar tropas, empleados y carga que viajara por cuenta del Estado, con una rebaja del 50%, así como librar a su uso el telégrafo, transportar sin costo alguno la correspondencia y a los empleados que la llevaran. La empresa debía construir una usina propia que podía también emplear para usos comerciales. El contrato respectivo se firmó el 9 de mayo de 1905.⁶¹

Las mayores asperezas que por entonces enfrentaban a la Comuna con la empresa se relacionaban con el tema impositivo. Uno de los gravámenes establecidos por la Ley del 9 de noviembre de 1885 había fijado el pago del 6% sobre las entradas brutas de las compañías, en compensación con la obligación anulada respecto de la conservación de los empedrados de las calles que transitaban. La empresa siempre adujo que sus recorridos se efectuaban principalmente por jurisdicciones que, en el momento de promulgarse tal obligación, pertenecían a los extinguidos partidos provinciales de Belgrano y Flores (que recién se incorporaron en 1887 al Municipio de la Capital). No reconoció aquella imposición retroactiva y ello le creó serios problemas al requerirle cualquier permiso especial a las autoridades municipales.⁶²

En la sesión del 12 de diciembre de 1905 se le otorgó una concesión que sería vital para su futura expansión. Accedía así desde Chacarita a Villa Urquiza, vía Triunvirato; desde Cabildo y García del Río hasta el límite del Municipio; se le otorgaba autorización para construir algunas líneas cortas por Almagro, otra hacia Constitución y otra más hacia Palermo. Otras solicitudes de la empresa quedaron empantanadas por indicación del Departamento Ejecutivo Municipal hasta tanto la empresa no aceptara rebajar a 10 centavos su tarifa.

⁵⁹ *ibidem*, 16 de setiembre de 1902, p. 460-462.

⁶⁰ *Memorias de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1903, p. 108.

⁶¹ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes...*, p. 1207-1209; *La Ingeniería*, a. VIII, n. 155, Buenos Aires, 1904, p. 233; Francisco Barrés, *Reseña de los Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires, Asociación Congreso Panamericano de Ferrocarriles, 1945, p. 28.

La ordenanza municipal fue promulgada el 2 de diciembre de 1905.

⁶² *Revista Municipal*, a. I, n. 9, Buenos Aires, 1904, p. 1.

TABLA 7. TRAMWAY RURAL. LÍNEAS CONCEDIDAS EN 1905.

1. Desde Triunvirato y Colegiales (Federico Lacroze), por la primera. Bebedero (Dr. Pedro I. Rivera), Capdevila, Nahuel Huapí (Manuel Ugarte), Bauness (reemplazada luego por Bucarelli), dando vuelta a la Plaza Esteban Echeverría, para volver por Bebedero (reemplazada por Guanacache, actual Franklin D. Roosevelt) hasta Triunvirato.
2. Desde Cabildo y García del Río hasta el límite del Municipio (Puente Saavedra). Esta línea se habilitó varios años después.
3. De Corrientes y Castelli, por esta última, Valentin Gómez, Billinghamurst, Cangallo (Juan D. Perón), Lambaré, Guardia Vieja, Medrano, siguiendo por la vía existente hasta Humahuaca y por ésta y Gallo hasta Corrientes. Fue construida mucho tiempo después y con serias variantes.
4. De Entre Ríos y Venezuela, por esta última, Castro Barros, Agrelo, Avenida La Plata, Constitución, Castro Barros, Rivadavia, para empalmar en la línea existente sobre Medrano. Fue construida con posterioridad pero con algunas variantes como, por ejemplo, que siguió por Venezuela, (Sanchez de) Loria, Agrelo, Mármol, Estados Unidos hasta Avenida La Plata.
5. De Venezuela y Castro Barros, por esta última, San Juan, Maza, Humberto I, Sarandí, Ayacucho hasta empalmar sobre la vía de Corrientes. Se construyó con posterioridad.
6. De Medrano y Bartolomé Mitre, por la primera, Castro Barros, San Juan, Maza, Humberto I, (Combate de los) Pozos, Cochabamba, Lima, lado este de la Plaza Constitución, Brasil, Lima, O'Brien, Santiago del Estero, Progreso (Pedro Echagüe), (Combate de los) Pozos, Pavón, Alberti, Constitución, Castro Barros, Rivadavia, empalmado con la vía trazada por Medrano. Se construyó con posterioridad.
7. Desde Medrano por Gorriti, (Fray Justo Santa María de) Oro, Honduras, Carranza, Costa Rica, Dorrego, Soler, Bompland, Honduras, Oro, Medrano. Un ramal debía desprenderse por Honduras, Carranza, Cabrera, Gascón, Laval, Sadi Carnot (Mario Bravo) hasta llegar a Corrientes. Se construyó más tarde.
8. La vía de la calle Entre Ríos debía prolongarse desde Chile hasta Pavón, para volver por ella y Sarandí hasta Chile y Entre Ríos. Fue construida casi inmediatamente.

En el sector urbano comenzaron aceleradamente por entonces las obras tendientes a cambiar la tracción. El Dr. Teófilo Lacroze había viajado a los Estados Unidos para informarse sobre distintos aspectos técnicos y acerca del material rodante más conveniente para la empresa. Al encaminarse las tareas, todo estaba listo para proceder a una nueva reorganización. En 1906, se desdobló definitivamente la administración ferroviaria de la tranviaria. El antiguo *sector rural*, desde 1897 Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires, pasó en ese 1906 a llamarse Ferrocarril Central de Buenos Aires. Con esta denominación llegó hasta 1948 cuando, bajo el gobierno del general Juan D. Perón conformó, junto con las líneas de la Mesopotamia de igual trocha, el Ferrocarril General Urquiza.

La *sección urbana* continuó denominándose Tramway Rural hasta 1906, cuando cambió la razón social por la de Compañía de Tranvías Lacroze de Buenos Aires Limitada. Era una sociedad anónima que tomó a su cargo los bienes y propiedades de la extinguida Lacroze Hermanos & Cía. Esta última se había constituido para explotar el Tranvía Rural (que desde 1897 sólo comprendía el sector urbano). La reorganización había tenido lugar el 1° de julio de 1905. La escritura se había firmado en agosto por parte de la señora Ana Brown viuda de Federico Lacroze y sus hijos Federico y Teófilo haciéndolo este último también por sus hermanos Miguel y Carlos. El Estado oficializó la mutación el 13 de junio de 1906. Se debe aclarar que, tanto el ferrocarril como el tranvía, continuaron en manos de la familia Lacroze.

Según los Estatutos de la empresa tranviaria, sus objetivos eran: la construcción y explotación de tramways de pasajeros y carga, la provisión de fuerza motriz o actividad anexa a ésta, como la instalación de estaciones generadoras, así como el suministro de corriente eléctrica para todo tipo de actividad.⁶³

En setiembre de 1906 la empresa siguió prolongando la línea céntrica principal de Lavalle, desde Libertad hasta Reconquista, continuando por esta última hasta Corrientes. La vuelta se trazó por Corrientes hasta Esmeralda y por esta última hasta Tucumán, con lo cual se logró mayor fluidez en este sector tan importante. Casi de inmediato también fue prolongada la línea que venía por Corrientes desde Esmeralda hasta Montevideo por la que se pensaba avanzar hasta Lavalle; pero las vías siguieron finalmente por Corrientes y por Callao para cerrar por esta última el circuito hasta Lavalle.⁶⁴ El 20 de setiembre de 1907 se le concedió a la empresa un pequeño loop en Chacarita pudiendo ocupar las calles Guevara (actualmente cerrada por la playa de maniobras del Ferrocarril General Urquiza), Esteco (también cerrada), Forest y Colegiales (Federico Lacroze).

Mientras tanto habían avanzado enormemente los trabajos de conversión de su tracción. Las obras, que habían comenzado en 1906, fueron libradas al público por etapas. La primera línea eléctrica comenzó a construirse el 10 de marzo de 1907. Se trataba del recorrido que unía el casco céntrico con Chacarita, Belgrano y Saavedra. Constituía el eje principal de la Compañía y uno de los corredores urbanos más importantes de la ciudad. Desde Chile y Entre Ríos hasta Chacarita la longitud de vías era de 8 kilómetros y desde esa misma esquina hasta Saavedra había unos 14. Un poco más tarde de inauguró también la línea que llegaba desde el centro (Lavalle y 25 de Mayo) hasta Caballito, que se prolongaba por 7 kilómetros.

Estas conversiones requirieron la incorporación de nuevo material rodante. Fue adquirido a la casa White & Cía. de los Estados Unidos. Se importó entonces un tipo de coche para uso urbano y otro más grande que se adecuaba mejor al ámbito suburbano. Ambos eran modelos semiconvertibles de la casa The J. G. Brill Company de Filadelfia. Se los denominaba semiconvertibles porque sus ventanillas laterales podían levantarse completamente dejando un gran espacio libre casi sólo ocupado por los parantes, lo cual brindaba gran ventilación y por

⁶³ Vicente Rotta, *El problema de los transportes colectivos en la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 1937, p. 146-154.

⁶⁴ Buenos Aires, *Municipalidad, Recopilación de leyes...*, p. 1224; *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 23 de noviembre de 1906, p. 509-510; *Ordenanza Municipal* del 21 de diciembre de 1906; *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 10 de mayo de 1907, p. 100.

ende mayor comodidad a los pasajeros en verano. Tenían frenos neumáticos lo cual también era una innovación así como un avance en los sistemas de seguridad. El primer tipo gozaba de una capacidad para 32 pasajeros sentados, con pasillo central, carrocería de madera, 8 ventanas de cada lado, asientos de esterilla, revestimientos interiores de roble y caoba lustrada, gozando en cada asiento de un timbre eléctrico para indicar el descenso de un pasajero. Tenía dos motores Westinghouse de unos 40 caballos de fuerza cada uno, ubicados sobre cada eje en forma independiente. Los dos ejes se insertaban en un *truck* (chasis) Brill 21 E. Las plataformas que había en los extremos, desde donde se conducían los vehículos, estaban totalmente cerradas para dar protección al personal de las inclemencias del tiempo, lo cual representaba una innovación importante desde el punto de vista laboral.

Los coches suburbanos tenían 4 motores de 50 caballos de fuerza cada uno montados sobre 2 bogies de 2 ejes cada uno, pudiendo desarrollar hasta 70 kilómetros por hora. Tenían una capacidad para 44 pasajeros sentados y una longitud de 13 metros. Los asientos también eran de esterilla con respaldos reversibles. El interior estaba revestido con caoba y roble lustrado y el exterior era verde oscuro.

Así como los primeros eran utilizados en las líneas céntricas y de los barrios de la Capital, los últimos recorrían exclusivamente las líneas que, partiendo del centro, se internaban en la Provincia de Buenos Aires, como así también, cubrían el tráfico hacia San Martín y Campo de Mayo. En estas dos últimas secciones había paradas al estilo ferroviario. Partiendo de Federico Lacroze (Chacarita), se detenían en La Paternal (General Artigas), Escuela de Agronomía y Veterinaria (Dr. Pedro N. Arata), Parada El Talar (Francisco Beiró), Avenida Camino San Martín (El Libertador), Villa Devoto (Antonio Devoto), Villa Lynch, Villa Progreso (o Parada Roma en Ruta 8 y Perdriel, actualmente levantada), San Martín (sector levantado), con una longitud de 9 kilómetros y medio. La otra vía a Campo de Mayo está en servicio aún en la actualidad como ferrocarril.

Paulatinamente se fueron habilitando los demás sectores con la nueva tracción. El 5 de enero de 1908 se dio por concluido el trabajo y el 4 de abril se inauguró la línea a Belgrano y Saavedra. Todas las líneas de la Capital Federal, con excepción del Tramwaycito de Belgrano y del Tramway del Oeste y Sudoeste habían sido electrificadas. Los 78 kilómetros de líneas (57 urbanas y 21 suburbanas) habían sido adaptadas con obras de infraestructura importantes como la construcción de nuevas bases de hormigón, cambio de rieles por otros de procedencia belga, mejores juntas que aseguraban que no escapara corriente eléctrica, cambios de acero fundido al manganeso provistos por la fábrica Hadfields Steel Foundry-de Sheffield Gran Bretaña- que todavía se ven en algunas calles porteñas.⁶⁵

La colocación de la línea aérea se hizo por cables sostenidos por rosetas de fundición adosadas a los frentes de edificios y, en las avenidas donde en general había doble vía, se colgaron de columnas ubicadas entre las vías desde donde unos brazos tendían el hilo a la altura que correspondía. Estas columnas telescópicas, vale decir compuestas de tres tubos de diferente

⁶⁵ Eduardo Volpati, «Compañía de Tranvías Lacroze, coches Eléctricos», En: *La Ingeniería*, a. XI, n. 221, Buenos Aires, 1907, p. 205-207; a. XII, n. 246, Buenos Aires, 1908, p. 209-211; Idem, «Compañía de Tranvías Lacroze, Cambio de Tracción», En: *La Ingeniería*, a. XII, n. 248, Buenos Aires, 1908, p. 241-243.

diámetro soldados de mayor a menor desde su base, se erigían hasta una altura de 9,15 metros. El hilo era de cobre macizo quedando suspendido a unos 6 metros sobre los rieles por medio de tensores transversales. Las columnas iban a 1,85 metros de profundidad y se aseguraban con hormigón Portland. En su zócalo se hallaba fundido el monograma de la Compañía Lacroze. Los cables subterráneos estaban instalados dentro de conductos de terracota colocados a 1,70 metros de profundidad por debajo de las veredas. Se proveyó de más conductos que los necesarios pensando ya en futuras expansiones del sistema.

Toda la red era abastecida de energía desde la usina ubicada en la Estación Lacroze, sobre la calle Cuyo (Sarmiento) entre Medrano y Almagro (Acuña de Figueroa). De allí salían 40 conductos: 20 conducían al este, 12 hacia el oeste y 8 hacia el norte. Los 10 principales iban en forma directa hacia: Lavalle y Esmeralda, Corrientes y Callao, Corrientes y Castelli, Medrano y Cuyo, Medrano y Paraguay, Triunvirato (Corrientes) y Araoz, Triunvirato y Colegiales (Federico Lacroze), Cabildo y Blanco Encalada, Villa Devoto y San Martín. Los trabajos habían sido emprendidos por una casa constructora de Londres, bajo la dirección de su representante en Buenos Aires ingeniero Carlos D. Ornellas.⁶⁶

La habilitación de la línea del tranvía eléctrico hasta el pueblo de San Martín se autorizó por decreto del 18 de agosto de 1908, pero la combinación con el Ferrocarril Central de Buenos Aires se concedió el 21 de enero de 1909 y fue llevada a la práctica recién el 20 de enero de 1911.⁶⁷

Las nuevas extensiones urbanas requirieron más estaciones para guardar los vehículos y practicarles tareas de mantenimiento. Hasta 1906 la empresa tenía establecida la Estación Lacroze ubicada en la manzana de Corrientes, Medrano, Almagro (Acuña de Figueroa) y Cuyo (Sarmiento). Allí funcionaba la administración central, el depósito principal de tranvías, el taller de reparaciones de carrocerías y motores, y la usina que estaba equipada con 6 calderas sistema Babcock & Wilcox traídas desde Glasgow, y que aún subsiste para el aprovisionamiento del subterráneo. En los modernos galpones había secciones de bobinado, enllantado, fundición, carpintería y mantenimiento mecánico así como eléctrico. Tenía establecida hasta esa fecha, además, la Estación Palermo ubicada estratégicamente para dar cabida a los coches de una importante zona de su red. Ocupaba un predio de 3400 metros cuadrados ubicado en Paraguay entre Gurruchaga y Acevedo (Armenia). La superficie cubierta tenía 1820 metros en la cual se encontraban 12 vías que servían para estacionar hasta 54 coches entre motores y acoplados.

La expansión de la red, como decíamos precedentemente, hizo que la compañía se viera necesitada de otras nuevas. La Estación de Cargas se construyó en las cercanías de la Estación Once de Setiembre del Ferrocarril del Oeste, sobre la calle Anchorena entre Cuyo y Cangallo (Juan D. Perón), teniendo como fondo a Laprida (Agüero). Y en 1912 comenzó a levantarse la Estación Federico Lacroze del tranvía, y que no debe confundirse con la ferroviaria emplazada posteriormente en Chacarita. Estaba en la calle Colegiales (Federico Lacroze) entre Alvarez Thomas y Giribone, con fondos hacia Teodoro García. Tenía capacidad para 70 coches. Esta

⁶⁶ Idem, «Compañía de Tranvías Lacroze, Cambio de Tracción, Línea aérea y cables alimentadores», En: *La Ingeniería*, a. XIII, n. 264, Buenos Aires, 1909, p. 129-131.

⁶⁷ *El Pueblo*, Buenos Aires, 19 de agosto de 1908, p. 2, c. 1; 22 de enero de 1909, p. 3, c. 4; Francisco Barrés, *ob. cit.*, p. 29-33.

denominación habría provocado que la hasta entonces llamada Lacroze fuera rebautizada Medrano, a fin de evitar confusiones.

Distintas líneas habían sido ya habilitadas pero la preocupación de la empresa giraba en torno de la línea a Villa Urquiza, cuyos obras habían avanzado de modo que en 1909 pudo inaugurarse el ramal. Al mismo tiempo, arribaba también a ese barrio una línea de la Anglo-Argentina que había tomado a su cargo a la Belga-Argentina concesionaria de una vía hacia allí. Esta última llegaba por Alvarez Thomas con doble vía entrando luego por (Mariano) Acha de ida y por Donado de vuelta, para continuar por Monroe hasta la Avenida Triunvirato. Con posterioridad fue prolongada hacia el lado norte de Villa Urquiza.

El servicio del Lacroze partía de Corrientes y Reconquista para continuar todo el trayecto de la primera hasta Chacarita. Desde allí continuaba por Triunvirato hasta la Villa. Mientras avanzaban las obras debieron sortearse algunos obstáculos que las retrasaron considerablemente. Sobre todo se trataba de problemas altimétricos que necesitaban de movimientos en la superficie. Finalmente, el 4 de agosto de 1909 los coches llegaron hasta el punto final de Triunvirato y Monroe desde donde se retornaba sin cruzar las vías dado que no se había concluido el paso a nivel al costado de la estación.

En diciembre de ese año la empresa se presentó nuevamente ante las autoridades para solicitar una nueva prórroga a fin de cumplimentar dicho cruce y trazar el último sector.⁶⁸ El 1° de enero de 1910 la empresa prolongó la línea hasta la Plaza Echeverría, instalando las vías por: Triunvirato, Capdevilla, Nahuel Huapi (Manuel Ugarte), Bucarelli, Guanacache (Franklin D. Roosevelt), para volver a Triunvirato que gozaba de doble vía. El trayecto entre ambos extremos se hacía en 45 minutos.⁶⁹

Por entonces se uniformaron las tarifas que en todas sus líneas pasaron a costar 10 centavos.⁷⁰ Hacia el Centenario, la flota estaba integrada por 20 coches largos para el servicio suburbano, 140 motores para el servicio de la ciudad, 100 acoplados, algunas zorras eléctricas, y 3 locomotoras eléctricas con trolley de dos ejes modelo Dick Kerr & Cía. que estaban afectadas al servicio de carga entre la Estación Lacroze y la Estación de Cargas de Anchorena y Cuyo, así como hasta el Mercado de Abasto en Corrientes y Agüero.⁷¹

En 1912 se le concedió un pequeño tramo en Villa Crespo que daba la vuelta desde Corrientes, por Darwin, Velazco, Humboldt, para volver a Corrientes, que se habilitó al poco tiempo. En ese mismo año comenzaron las obras de la Estación Federico Lacroze de la avenida homónima esquina Alvarez Thomas, como referimos oportunamente. En diciembre de 1913 se le concedieron algunas vías por el puerto hasta la Dársena Norte, sobre un trazado que en

⁶⁸ *El Pueblo*, Buenos Aires, 2 de diciembre de 1909, p. 2, c. 3.

⁶⁹ Héctor F. Arata, *Villa Urquiza*, Buenos Aires, La Constancia, 1987, p. 181-183; Diego A. Del Pino, *El Barrio de Villa Urquiza*, Buenos Aires, Municipalidad, 1974, p. 92.

⁷⁰ *Memorias de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1909, p. 196-197.

⁷¹ Aquilino González Podestá, «La electrificación de la Compañía Lacroze», En: *Boletín de la Asociación Amigos del Tranvía*, n. 114, Buenos Aires, 1986, p. 213.

principio pertenecía al Tranvía del Puerto y que estaba sujeto a la jurisdicción nacional. La conexión se realizó por Corrientes y por Tucumán. Se cubría así el trayecto de la actual Avenida Ingeniero Huergo desde el Parque Colón, detrás de la Casa Rosada, hasta la Dársena Norte.⁷²

Hacia 1914, la empresa solicitó autorización para que se aprobaran los planos de una nueva estación de tranvías sobre Maipú en su intersección con Zufriategui (Puente Saavedra, lado provincial). Las obras contemplaban la ocupación de casi una hectárea de terreno. En realidad debió ser la cabecera de la extensa línea que debería haberse librado hasta San Isidro. Pese a haberse construido, el Ferrocarril Central Argentino no autorizó el cruce de sus vías en Olivos (Estación Bartolomé Mitre) alegando que ello habría de implicar una competencia en la zona que se le había dado para explotar. Este servicio no llegó entonces más allá de la mencionada estación ferroviaria. En esta línea a Olivos se utilizaron preferentemente los coches largos adecuados para el tráfico suburbano que eran de 4 ejes.⁷³ Fue en ese tiempo en que recién se prolongó la línea desde las orillas del Arroyo Medrano (Cabildo y García del Río) hasta el límite del Municipio. También se construyó por entonces un ramal por García del Río hasta el Parque Saavedra que era disfrutado por nutrida concurrencia especialmente en los días de esparcimiento.

El 30 de noviembre de 1914 fue habilitado también el ramal al Campo de Mayo de 7 kilómetros de extensión que había sido concedido el 10 de marzo de 1911.⁷⁴

⁷² *El Pueblo*, Buenos Aires, 14/15 de julio de 1913, p. 3, c. 5-6; *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 30 de diciembre de 1913, p. 862-863.

⁷³ Julio A. Luqui Lagleyze, *El partido de Vicente López*, Buenos Aires, Fundación Banco Boston, 1989, p. 116.

⁷⁴ Francisco Barrés, *ob. cit.*, p. 29-33; *Caras y Caretas*, a. XVII, n. 844, Buenos Aires, 1914, s. pag.

CAPITULO 8

LAS COMPAÑÍAS TRANVIARIAS DE MENOR INCIDENCIA

En el presente capítulo habrá de tratarse el desenvolvimiento histórico de las empresas de menor incidencia en el tráfico capitalino. Se hará referencia tanto a las que podemos considerar *secundarias* como a las empresas que se desarrollaron hacia el sur del Gran Buenos Aires pero que tenían cabecera en la Capital para trasponer su límite, tras breve recorrido, internándose en territorio provincial. Entre las primeras se hará referencia al Tramwaycito de Belgrano, al Tramway del Oeste, al Tranvía a Vapor del Sud, y al Tramway al Pueblo Alsina. En el segundo grupo se hallaban la Compañía de Tranvías del Puerto y Ciudad de Buenos Aires, la Compañía de Tramways Eléctricos del Sud y la Compañía de Tramways Buenos Aires & Quilmes.

1. EL TRAMWAYCITO DE BELGRANO.

Se trataba de un pequeño ramal local de características muy primitivas que circulaba por el pueblo de Belgrano. Había sido construido por el Ferrocarril del Norte de Buenos Aires el cual circulaba desde diciembre de 1862 entre Retiro y Belgrano C (actual ramal a Tigre, del F.C.G. Bartolomé Mitre). La línea continuó hacia el norte rumbo a San Isidro, San Fernando y Tigre, donde llegó tres años después.

El tranvía comenzó a operar en enero de 1879.¹ El objetivo de la línea era proveer de pasajeros al ferrocarril. Partía de la estación del Bajo al pie de las Barrancas de Belgrano (Belgrano C) donde había un pequeño galpón ubicado cerca de Lavalle (Juramento) y que se utilizaba para guardar el único coche que en principio se puso en servicio. Subía desde allí hacia el barrio del Alto hasta que llegaba a la intersección de Suipacha (Vidal) tras atravesar todo el pueblo hasta su límite oeste casi llegando a la arteria de circunvalación que era San Lorenzo (Crámer). El ferrocarril del Bajo competía así atrayendo hacia su línea a los pasajeros que habitaban en el Alto y que de otro modo podían caminar unas pocas cuadras hasta Belgrano R. El coche estacionaba cerca de Suipacha donde los cocheros solían tomar una copa en el Almacén del Gallo hasta que era hora de emprender la partida.

El servicio era muy pueblerino. Se conocía a los pasajeros que lo tomaban en forma rutinaria. Los cocheros formaron parte de la tradición belgranense y era común que el coche se detuviera donde lo requiriera el pasajero, vale decir, sin paradas fijas. Se destacaba la puntualidad

¹ Una nota en la obra de Eduardo Schlatter, *Leyes, Contratos y Resoluciones referentes a los Ferrocarriles y Tranvías a tracción mecánica de la República Argentina*, t. II, Buenos Aires, Tall. Tipog. de la Penitenciaría Nacional, 1904, p. 485, nos refiere que en realidad ese tranvía funcionaba ya hacía 10 meses. El decreto citado fue firmado por el gobernador Carlos Tejedor el 7 de noviembre de 1879.

con que circulaba. Partía aproximadamente 15 minutos antes de que pasara un tren de modo que se pudiera combinar. Se trataba de un solo coche cerrado, de proporciones más grandes que las de los restantes tranvías de Buenos Aires, dado que su trocha era de 1,676 metros al igual que la ferroviaria. Tenía 8 ventanas y era tirado por dos caballos. La vía era simple por lo cual se utilizaba tanto para la ida como de vuelta en forma pendular. La extensión era aproximadamente de un kilómetro, gozando de 3 empleados en servicio y 8 caballos que eran alternados. Desde el punto de vista jurisdiccional, estaba sujeto a la Provincia de Buenos Aires hasta que por ley de 1887 el Partido de Belgrano pasó a la Capital Federal.

Cuando el Ferrocarril del Norte pasó a formar parte del Central Argentino en 1889, la pequeña línea también pasó a esta última sociedad bajo cuya denominación se lo identificó hasta su desaparición en 1915. Lavalle era, hacia fines del siglo pasado, la única calle pavimentada con piedra tosca. Esta última estaba entre las vías con un margen más a cada costado, lo cual se denominaba por entonces «trotadoras». Los empleados eran conocidos por todos los lugareños. Uno de los guardas se llamaba Natalio y el cochero, que era italiano, se llamaba Agustín.²

El movimiento del coche solía ser algo brusco debido al escaso mantenimiento de los rieles. Ello tornaba algo pesado el viaje pese a ser tan corto aunque, claro está, era más cómodo que viajar en carro por los desniveles de las arterias. El pasaje no era pagado por todos al subir pues la empresa ferroviaria había implementado, ya en 1883, un boleto que incluía el trayecto por Belgrano. Costaba \$ 10 y \$ 15 la ida y vuelta.³ En 1888 se había solicitado a las autoridades tirar los coches con tres caballos dado la pendiente pronunciada que había a lo largo de varias cuadras. Vista su necesidad, aquellas no dudaron en otorgarlo.⁴

Las características de la zona, la jerarquía orgullosa de sus moradores -la mayoría de origen británico y germano-, impulsaron con fuerza la instalación de una segunda vía que recorriera Rivadavia (Echeverría) desde el Bajo para que se uniera con la anterior dando la vuelta por San Lorenzo, de modo de ir y volver por vías separadas, aunque no era en realidad necesario para el servicio. Esta concesión estuvo algo reñida. Es que así como el Ferrocarril del Norte tenía el ramal de marras, el Ferrocarril de Buenos Aires a Campana (luego Buenos Aires y Rosario) también acababa de solicitar, en 1888, un tranvía que fuera por Rivadavia desde la calle 11 de Setiembre hasta su estación de Belgrano R, con idénticos objetivos; vale decir, ampliar su influencia en este pueblo. Un aviso publicado en *La Nación*⁵ daba cuenta de una solicitud de los señores Tomas Chas Clark y Guillermo White, en representación del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, para construir un pequeño tranvía local que debía partir de Belgrano R hacia el Bajo donde habría de terminar en Mendoza y 3 de Febrero, desde donde volvería al punto de partida. Sin embargo la Intendencia prefirió otorgarle la autorización de una segunda vía al tramway existente, el 10 de setiembre de 1892. Los trabajos se retrasaron un poco dado que se harían al mismo tiempo que el adoquinado de las arterias a recorrer.⁶

² Ricardo Tarnassi, *Belgrano de Antaño*, Buenos Aires, Tall. Gráf. David Gurfinkel, 1922, p. 82.

³ *La Nación*, Buenos Aires, 5 de enero de 1883, p. 3, c. 4.

⁴ *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1888, L. 217, Exp. 8244.

⁵ *La Nación*, Buenos Aires, 5 de agosto de 1889, p. 2, c. 5.

⁶ *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1888, L. 216, Exp. 19.982.

En 1889 las autoridades municipales intimaron a empedrar el recorrido y a cambiar el tipo de riel que aún era del tipo ferroviario, algo levantado del suelo, por el de «canaleta» por el cual la pestaña de la rueda va debajo del nivel no interfiriendo con sus bordes la circulación cómoda. La empresa alegó entonces que sólo debía pagar una parte de la obra vial y que, después de realizada por quienes correspondiera, habría de proceder a la sustitución solicitada.⁷ A fines de febrero de 1893 se puso en servicio la segunda vía por Rivadavia⁸ y, desde abril de ese año, comenzaron a funcionar dos coches aumentándose consecuentemente la caballada de 6 a 12 y pasando los empleados de 4 a 8. En ese año llegaron a transportar 184.337 pasajeros. Pese a todo, el servicio no fue reconocido por las autoridades dado que no se había firmado la necesaria concesión. Las estadísticas oficiales no reflejaron la novedad no sólo por aquella circunstancia, sino porque se burlaba el aspecto tributario por cuanto la empresa ferroviaria no pagó el 6% de las entradas brutas del ramal. La concesión fue firmada finalmente el 11 de julio de 1898. Con ella, el «Tranguaycito» quedaba sujeto también a la Ordenanza General de Tranvías del 14 de junio de 1886, por la cual se imponían las reglamentaciones municipales de la Ciudad de Buenos Aires también a los tranvías que habían surgido en la órbita provincial.⁹

No está muy claro si los dos coches realizaban la ida desde el Bajo hasta Crámer por Juramento para volver por Echeverría, o si un coche iba y volvía por cada una de ellas en forma independiente y pendular, pues aún todas tenían doble sentido de circulación. Otra posibilidad es que hubieran funcionado de las dos formas, según la época. En la barranca de Echeverría el coche era tirado por un cuarteador que quedaba allí con puesto fijo.

En 1901 la empresa gestionó la condonación de impuestos municipales. Argumentaba que ese servicio sólo se mantenía para comodidad del vecindario dado que su explotación no permitía obtener beneficios; y que por ello era difícil oblar dichos pagos.¹⁰ Dos años más tarde las autoridades aceptaron el pedido pero, a cambio, se le impuso la obligatoriedad de compartir sus vías con otras empresas si la Municipalidad en el futuro así lo dispusiera.¹¹ Hacia 1908 todas las empresas habían sido electrificadas menos el «tramwaycito», que dejó de prestar servicios en noviembre de 1915.

2. TRAMWAY DEL OESTE Y SUD OESTE DE BUENOS AIRES.

2.1. Tramway del Oeste:

Se trata de un tranvía de características especiales: suburbanas y a vapor. Partía de Lacarra y Rivadavia en La Floresta para llegar a los Nuevos Mataderos de Liniers que se inauguraron en 1901. La concesión había sido otorgada el 5 de octubre de 1898 en favor de Victor Nicoletti, en

⁷ *ibidem*, 1889, L. 131, Exp. 13.762 y 17.182.

⁸ *La Nación*, Buenos Aires, 18 de febrero de 1893, p. 3, c. 2.

⁹ Las empresas de tranvías habían surgido en 1870 cuando Buenos Aires era sólo la capital del estado homónimo. Después de la federalización del municipio en 1880, no hubo variación legal hasta que, en 1886, se les impuso la normativa municipal. Al incorporarse el Partido de Belgrano a la Capital Federal en 1887, el «tramwaycito» quedó «desubicado», cosa que se subsanó en 1898.

¹⁰ *Actas del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 23 de julio de 1901, p. 193-194.

¹¹ *ibidem*, 22 de setiembre de 1903, p. 377-379.

virtud de la Ordenanza Municipal del 27 de setiembre de ese año. El propietario debió adquirir la franja de tierra para el trazado, dado que no se le otorgó la ocupación de las calles abiertas por la Comuna. Es así que debió comprar el terreno a la familia Olivera (Avenida homónima), en los campos denominados Los Remedios. La estación se instaló en Olivera y Rivadavia, esquina noroeste. En principio hubo reticencias en otorgar los permisos porque no había experiencia previa sobre el tráfico a vapor.

El objetivo principal era la conducción de carne desde el matadero hasta los mercados municipales. La doble vía habría de combinar sus servicios en Floresta con la empresa Anglo-Argentina, de modo de poder acceder a aquéllos. También se transportaron pasajeros. Fue construido por Olivera, Moreto y Arrecifes (General Eugenio Garzón) para descender hacia los terrenos bajos del bañado y, luego de atravesar el Arroyo Cildañez por un puente, entrar a los Nuevos Mataderos por los terrenos de los Corrales.¹² La estación de Olivera y Rivadavia, no era en realidad más que un galpón con techo de chapa a dos aguas en el cual se guardaban los coches. Estos eran arrastrados por pequeñas locomotoras a vapor.

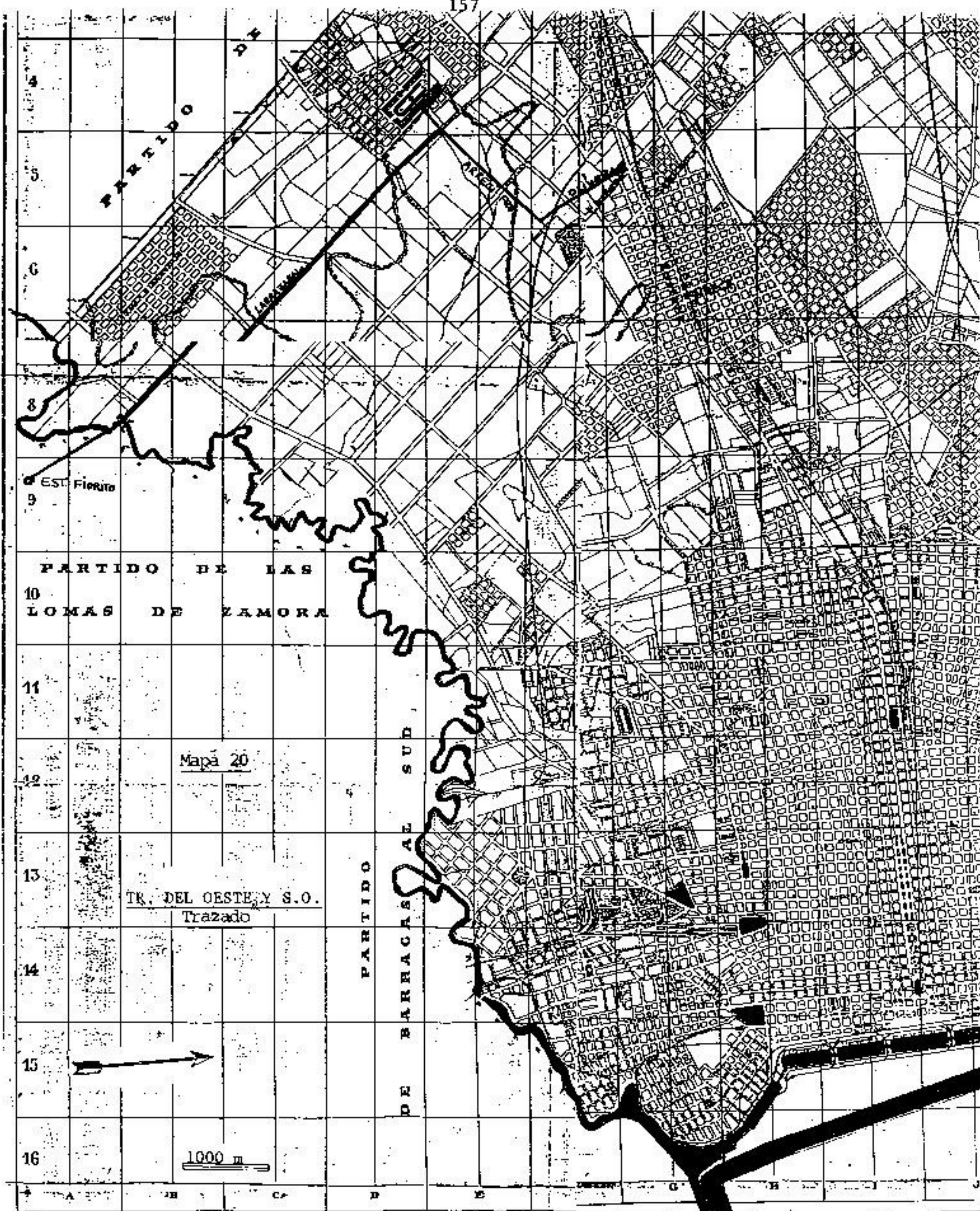
A fines de 1898 la pequeña compañía fue transferida por el señor Nicoletti en favor de Pedro A. Gartland. En 1900 una resolución del Ministerio de Obras Públicas permitió que el tranvía cruzara las vías del Ferrocarril del Oeste en Vélez Sársfield -Floresta- (ramal hoy levantado y que dio paso a la Avenida del Justicialismo, hoy Autopista Perito Moreno). El 15 de marzo de 1900 se autorizó librar en forma provisional la línea y el 12 de febrero de 1901 se permitió la apertura definitiva. La celeridad se debió a que por sus vías se transportaron materiales de construcción con los cuales se levantó el nuevo matadero inaugurado en mayo de ese año.

2.2. Tranvía á Vapor del Sud (antes «Al Riachuelo»):

Don Ricardo Seeber era propietario de las tierras de la que habría de ser Villa del Riachuelo. Pensó en valorizarlas comunicándolas con un pequeño tranvía que solicitó en 1903. La concesión le fue otorgada el 1º de diciembre de ese año, pudiendo empalmar sus rieles con el Tramway del Oeste, de modo de unir aquella Villa con el Matadero, dado que también habría de circular a vapor.¹³ El recorrido principiaba al borde del Riachuelo y seguía Larrazábal hasta Arrecifes (General Eugenio Garzón), donde empalmaba con aquél. Habría llegado a cruzar el Riachuelo hasta la Estación Fiorito del entonces Ferrocarril Midland (F.C.G. Belgrano, ramal Libertad), en el Partido de Lomas de Zamora, Provincia de Buenos Aires, sin llegar a su destino de Lanús y Banfield, según se le había concedido por Ley nacional 7499. En el camino pasaba por el «Campo de Volación», un aeródromo que por entonces se hallaba en Villa Lugano y que al menos le proporcionó algunos pasajeros por aquellas tierras tan desoladas. Comenzó a funcionar en 1904, aunque sólo con tracción animal, pese a su denominación. Pero su situación finan-

¹² Diálogos con el Dr. Alberto J. López Abuján (?); Hugo Corradi, *Guía Antigua del Oeste Porteño*, Buenos Aires, Municipalidad, 1969, p. 66.

¹³ Eduardo Schlatter, *ob. cit.*, v. IV, Buenos Aires, 1904, p. 618-619; Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes, ordenanzas, decretos y contratos de concesiones de tranvías*, Buenos Aires, G. Kraft, 1909, p. 1261-1265.



ciera era endeble y los pasajeros debían estar siempre preparados para experimentar alguna peripecia en el camino.

Por ordenanza municipal del 7 de setiembre de 1904 se aceptó la transferencia realizada por Ricardo Seeber en favor del señor Carlos Berro Madero. Pero este último volvió a venderlo el 28 de julio de 1906 en favor de Mario Seeber, según fue aceptado por el Intendente el 8 de octubre de 1907. Finalmente, por contrato del 29 de noviembre de ese año, la modesta empresa fue enajenada en favor de la sociedad Tranvías del Oeste y Sud Oeste de Buenos Aires, resultante de la fusión del Tramway del Oeste y el Tranvía á Vapor del Sud.

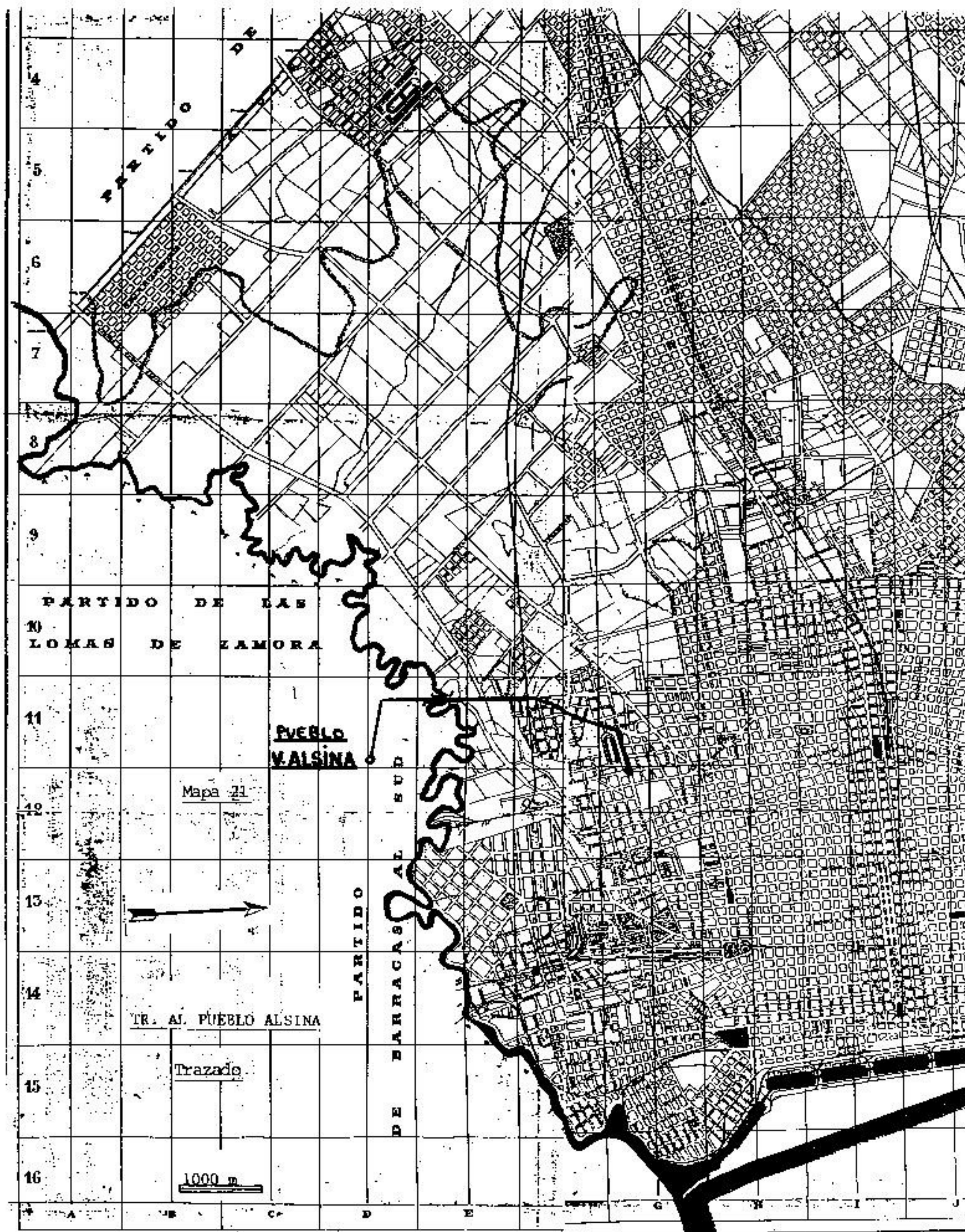
A comienzos de la segunda década del siglo, la empresa tenía 18 kilómetros de extensión, transportaba unos 300.000 pasajeros anuales, y tenía dos coches motores en circulación además de los tirados por caballos dado que el sistema empleado era mixto, producto de lo que ya se utilizaba antes de la fusión de ambas. Por entonces se anunciaba en diversos avisos inmobiliarios su electrificación. Era una forma de valorizar aquellas tierras bajas. Sin embargo, junto con la del «tramwaycito» de Belgrano, fue la última en circular con tracción animal. Circuló hasta 1913 cuando dejó de atravesar aquellas zonas que continuaban por entonces tan despobladas como cuando comenzara su actividad.

3. TRAMWAY AL PUEBLO ALSINA.

Otra línea de características secundarias fue la que vinculó al antiguo Matadero de Parque de los Patricios con el Pueblo Alsina, cruzando el puente homónimo actual Uriburu. Los antecedentes históricos nos remontan al 1° de abril de 1874 cuando Justo María Giménez se presentó ante el gobierno para solicitar que le fuera autorizada la construcción de una línea de tramways desde los Corrales del Abasto hasta el Pueblo de Valentín Alsina en la margen sud del Riachuelo, ya en territorio de la Provincia de Buenos Aires. La concesión fue firmada el 18 de marzo del año siguiente. El servicio partía de la comisaría de Corrales ubicada en Caseros y (La) Rioja. Los pasajeros esperaban en la confitería ubicada allí en la esquina sudoeste. Avanzaba por Caseros, la calle de la Arena (Almafuerte) para proseguir por el Camino Nuevo al Puente Alsina (Avenida Sáenz). Desde Boedo y Caseros hasta Boedo y Almafuerte (pues Boedo llegaba entonces hasta esta última) había un extenso bañado por lo cual fue necesario construir un primitivo viaducto de entablonado sobre estacones en todo ese trayecto. Y antes de llegar al Puente, había un cañadón ancho y profundo (resto del antiguo lecho del Riachuelo ya abandonado) que obligó a construir un puente de madera de una cuadra de largo y de 4 metros de altura en su parte más elevada. Cruzando el Puente Alsina (José F. Uriburu) llegaba a territorio provincial continuando por el Camino Real (Remedios de Escalada de San Martín) hasta la esquina de Negrete por la cual penetraba al pueblo de Valentín Alsina por la avenida homónima. El recorrido era de una sola vía construida de trocha normal (1,435 metros) siendo de tipo ferroviario o Vignole.

El viaje siempre estaba al parecer, plagado de peripecias. Una de ellas eran los frecuentes descarrilamientos que obligaban a bajar a todos y «cinchar» para volver a colocar el vehículo sobre las vías. La causa de esto era sobre todo la tierra que se acumulaba sobre estas últimas por el paso de las reses que eran arriadas al Matadero.¹⁴

¹⁴ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes...*, p. 1341-1345; Arturo Ochoa, *El Puente Alsina*, Buenos Aires, Comisión Popular de Festejos para Inauguración del Puente Alsina, 1938, p. 16.



El contralmirante Daniel Solier había heredado las tierras sobre las cuales se erigió el pueblo. Las loteó y obtuvo autorización para construir la línea a fin de comunicarlo con la ciudad. Por supuesto también para valorizarlas. La pequeña empresa fue confiada a su socio industrial Victorio Risotto, nombre con el cual se conoció popularmente al tramway.¹⁵ La construcción obligó a gestionar permisos ante las autoridades del Partido de Flores para proceder al delineado de la calle limítrofe con el Municipio de Buenos Aires (Avenida Sáenz) en una extensión considerable. Pero sin duda el mayor problema fueron los enormes desniveles y barriales de la zona. En el Pueblo se levantó un galpón para guardar los coches y la caballada.

El servicio se estableció en 1875.¹⁶ No disponía de horarios y todo en general era bastante precario debido a la falta de pasajeros y a su situación financiera.¹⁷

Las deudas que el propietario del tranvía, señor Justo M. Gimenez, había contraído con el señor José Pizzorini obligó a proceder a un remate judicial, según sentencia del 16 de julio de 1879, por el cual este último adquirió la empresa. Pero los problemas financieros de la línea continuaban. En realidad ya había cumplido su cometido que era valorizar las tierras a lotear. La Municipalidad había ordenado, por intermedio de la Comisión de Hacienda, el embargo de la compañía por deudas impagas a la Comuna. El propietario trató de impedir la acción pero finalmente decidió levantar el ramal. El perjuicio que ello hubiera producido a los vecinos hizo que ellos mismos impidieran la operación.¹⁸

En 1888 se lo autorizó a empalmar con las empresas Anglo-Argentino y Ciudad de Buenos Aires. La primera venía por (La) Rioja y doblaba por Caseros, la última recorría (La) Rioja y el tranvía de marras iba por Caseros hacia el oeste.¹⁹

Ciertamente no hubo continuidad en la explotación. Hacia 1901 ya no prestó servicios. Manuel Bilbao nos refiere en su *Buenos Aires...* que la línea estaba paralizada al momento de escribir. Su trabajo se publicó en 1902. Pese a que se había decidido levantar las vías que ya no estaban en uso, una resolución del intendente Bullrich del 29 de julio de ese año, dispuso dejar la medida sin efecto para dar comienzo al reacondicionamiento de la vía de modo de no dejar incomunicado a un sector sumamente pobre de la población.

En la sesión del Concejo Deliberante del 21 de junio de 1904 se aprobó la concesión en favor de don Victorio Risotto por la cual se le concedía permiso para la «construcción» -debería decir reacondicionamiento- del tranvía desde General Urquiza hasta el Puente Alsina, regresando por la misma vía, con los desvíos necesarios para el cruce de los coches en sentido contrario, pudiendo transportar tanto pasajeros como cargas. En la sesión del 13 de setiembre se autorizó que la línea partiera desde (La) Rioja, vale decir, una cuadra más hacia el centro.²⁰ Pero hasta

¹⁵ Ricardo M. Llanes. *El Barrio de Parque de los Patricios*, Buenos Aires, Municipalidad, 1974, p. 17.

¹⁶ *Memoria de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1875, p. 98-99.

¹⁷ *ibidem*, 1878, v. II, p. CDXXXIV.

¹⁸ *La Nación*, Buenos Aires, 4 de junio de 1881, p. 1, c. 6; 12 de junio de 1881, p. 1, c. 8.

¹⁹ *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1888, L. 217, Exp. 6903.

²⁰ *Actas del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 21 de junio de 1904, p. 211; 13 de setiembre de 1904, p. 406.

finés de 1907 aún no se había hecho nada. El 19 de noviembre de ese año se le otorgó al concesionario una prórroga por un año para librar la línea al servicio público.²¹ Pero en principio tampoco logró llevar a la práctica su proyecto. Fue entonces cuando se reflató otra concesión que había quedado en suspenso, otorgada el 15 de diciembre de 1903, en favor del tranvía La Capital para que con una de sus líneas cubriera el trayecto entre Parque de los Patricios y el Puente. Se había respetado la prioridad en favor del concesionario original, Victorio Risotto; pero al no cumplir este último con lo concedido, se volvió a considerar el proyecto competitivo de La Capital de 1903.

Es así que el recorrido fue cubierto por la línea número 47 de La Capital que iba por Caseros y Sáenz hasta el Puente, volviendo por Sáenz, Saujil, Caseros hasta el Parque. Producida la incorporación de esta empresa al Anglo-Argentino en 1909, continuó prestando servicios incluso bajo el mismo número.

Con tal competencia, en 1909, la pequeña empresa no tuvo más remedio que volver a paralizar sus servicios, que habrían recommenzado no mucho antes. En tales condiciones, el propietario volvió a solicitar una nueva concesión ante el Concejo Deliberante para resolver de manera definitiva la forma en que habría de llevar a cabo aquella tan rústica explotación. Sin embargo no lo concretó por cuanto el contrato fue ampliado, modificado y otorgado en favor de otro empresario en la sesión del 31 de julio de 1910. Le fue entonces otorgado a Esteban B. Gandulfo, quien ya era permisionario de una red de tranvías eléctricos en la zona portuaria de la ciudad. Sin embargo este último emprendimiento tampoco prosperó y la concesión caducó. Sólo quedaba la línea de La Capital, luego de 1909 integrada al Anglo-Argentino. En 1910 el trazado se hallaba incorporado totalmente a las líneas de este último integrando la línea número 47 que arrancaba de Alsina y Defensa para seguir por esta última, Garay, Plaza Constitución, Brasil, Lima Oeste, Garay, Chiclana, Boedo, Caseros, Saujil y Sáenz hasta el Puente.

4. COMPAÑÍA DE TRANVIAS DEL PUERTO Y CIUDAD DE BUENOS AIRES. Y LINEAS DEL PUERTO.

(Buenos Aires Town & Dock Tramways Co. Ltd.)

¿Podríamos comenzar este punto considerando al riel construido sobre el muelle de carga? Sin duda es algo discutible, pero permitasenos tal licencia. En abril de 1880 se había inaugurado un pequeño «tramway» que se había construido ya con anterioridad. En realidad eran unas zorras que transportaban el equipaje de los recién llegados en barcos de ultramar aunque, en principio, se había pensado que también llevaran pasajeros. El servicio era gratuito si bien la «viveza criolla» trató de imponer tarifas para los desprevenidos. La Prefectura Marítima debió intervenir en distintas ocasiones ante denuncias en tal sentido.²²

Ante la inminente inauguración de la primera sección del Puerto de Buenos Aires, en 1889, distintas empresas se presentaron ante las autoridades para solicitar transitarlo. El Poder Ejecu-

²¹ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes...*, p. 1359.

²² *La Nación*, Buenos Aires 18 de junio de 1880, p. 2, c. 4; 26 de junio de 1880, p. 1, c. 8.

TR. PUERTO Y CIUDAD DE BUENOS AIRES
Trazado de líneas

1000 m

tivo Nacional, a quien correspondía ejercer mando sobre aquella zona federal, concedió por ley 2371 sancionada el 28 de setiembre de 1888 el permiso para la instalación de tranvías. En el texto se mencionaba expresamente que se habría de dar prioridad a las empresas ya establecidas en el Municipio Capitalino por brindar aquéllas mayores garantías y seguridades en el cumplimiento de los compromisos que contrajeran frente al Estado.

Don Guillermo H. Moores se había presentado ya en 1886 con una propuesta ante el Ministerio del Interior para encarar la construcción de una línea de tranvías con doble vía por el puerto. El Departamento de Obras Públicas se había expedido favorablemente. Con este aval, y el 7% de garantía, se firmó el contrato con la empresa ya el 13 de mayo de 1887. La línea habría de recorrer la avenida inmediata a los muelles y diques del puerto (Avenidas Huergo-Madero). Sin embargo el señor Moores, con su Tranvía del Puerto de la Capital, había sido sólo un intermediario para obtener la aprobación del proyecto y transferirlo a su vez en favor de la Compañía de Tranvías de la Ciudad de Buenos Aires. La nueva concesión en favor de esta última fue firmada el 10 de octubre de 1887 y aprobada por decreto del Poder Ejecutivo Nacional del 26 de marzo de 1888.

Sin embargo las obras no se llevaron a cabo declarándose caduca la concesión por un nuevo decreto del Poder Ejecutivo Nacional del 19 de febrero de 1902. En el mismo documento se otorgó otra en favor de Esteban B. Gandulfo & Compañía para la construcción de una red de tranvías eléctricos desde el Puente de Barracas (viejo de Pueyrredón de la calle Vieytes) o punto intermedio, para continuar bordeando la Dársena Sud y la Avenida Oeste (Avenida Oeste de los Diques, hoy Huergo-Madero) hasta Retiro. Las vías habrían de ser neutrales, vale decir, que previo consentimiento de las autoridades, el abono de los derechos de tránsito y del consumo eléctrico, pudieran utilizarlas también otras empresas.

Al contemplarse un tráfico externo al puerto comenzaron los problemas jurisdiccionales entre las autoridades nacionales y municipales, así como alegatos de las empresas Anglo-Argentina y La Capital que se sintieron afectadas en sus derechos comerciales. En realidad ambas deseaban impedir el surgimiento de una empresa competidora en la zona sur del municipio. La empresa de Esteban B. Gandulfo, en realidad, planeaba llevar sus líneas mucho más allá del puerto. En una causa judicial se enunciaba:

...«al mismo tiempo que solicitamos a V.E. la línea indicada en el plano adjunto (ref. en el puerto) pedimos también nos sean acordadas las líneas necesarias para poner en comunicación la línea principal en la parte central de la ciudad, cuando se abran las nuevas calles en la Boca y Barracas, y también prolongar aquéllas desde el Puente de Barracas, *con rumbo al Puente Alsina*, para cuando se hagan las obras del ensanche del Riachuelo o ambas, si se conceptúa necesario o conveniente.»²³

En 1903 la empresa obtuvo una concesión para prolongar su recorrido por Barracas al Sud (Avellaneda). Ello fue posible por la inauguración del nuevo puente levadizo sobre el Riachuelo que las empresas de tranvías podrían cruzar previo pago de un impuesto. Se trataba del viejo

²³ Expte. 847-G-1901 del Ministerio de Obras Públicas donde los señores Gandulfo alegaban lo transcrita. En: *Causa Buenos Aires Town and Dockers Tramways versus Tramways Eléctricos del Sud in re interdicto de retener*, Buenos Aires, Tall. Gráf. L. J. Rosso, 1925, p. 7. (El subrayado es nuestro).

Puente Pueyrredón de la calle Vieytes, o viejo Puente Barracas, habilitado el 31 de enero de 1903.

En junio de 1905 el ingeniero Carmona, del Ministerio de Hacienda de la Nación, emitió un dictamen por el cual manifestaba que no debía darse curso a la protesta interpuesta por distintas empresas contra la concesión de Galdulfo & Compañía, pues no había perjuicio contra ellas dado que la vía a construirse tendría carácter neutral posibilitándose su utilización por terceros. El presidente Figueroa Alcorta decretó el 31 de marzo de 1906 que el trámite siguiera su curso.

Se produjo entonces la transferencia de la concesión en favor de la Compañía de Tranvías del Puerto y Ciudad de Buenos Aires Limitada. El Poder Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Hacienda, reconoció la transferencia el 15 de mayo de 1907.²⁴ Con nuevos capitales, y ya en poder extranjero, la empresa tomó importante brío y aceleró la construcción. El 6 de diciembre de 1908 pudo inaugurar su primer sector. En enero de 1909 se aprobaron los pliegos de condiciones para la explotación de la línea entre Barracas y Retiro, estableciéndose una tarifa de 10 centavos para la totalidad del tramo y de 5 para algunas secciones menores.²⁵ Unos meses después, la empresa fue autorizada a prolongar su recorrido hasta el Puente de Barracas siguiendo la ribera del Riachuelo por Pedro de Mendoza. La empresa se acercaba hacia el sur para luego cruzar y continuar su expansión.

Dado su trazado, logró obtener el aprovisionamiento de distintas usinas de la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad. Ello se haría en parte sobre vías propias así como mediante las de la empresa Anglo-Argentina, de modo de poder transportar el carbón desde el puerto hasta las usinas. En la sesión del Concejo Deliberante del 3 de setiembre de 1909 se le acordó el suministro de la Usina Central de la CATE, que se levantó en la Dársena Sud, y que se inauguró en mayo de 1910. Para ello debió construir un ramal que partía de Pedro de Mendoza y Pinzón (donde se unía con las vías del Anglo) para seguir por esta última hasta Gaboto por la cual llegaba a la usina.²⁶

El 18 de octubre de 1910 la empresa es autorizada a cruzar por el viejo puente Pueyrredón de la calle Vieytes hacia el territorio provincial. Las empresas Anglo-Argentina y la Buenos Aires y Quilmes ya lo cruzaban con anterioridad. Llegaba así a Avellaneda con posibilidad de prolongarse aún más allá. Una línea fue trazada hasta Italia y Belgrano donde se estaba construyendo el Hospital Fiorito. Otra línea avanzó por la Avenida Pavón y las calles Domínguez y Bernardino Rivadavia hasta Villa Alsina.

La línea al hospital debía construirse en principio con doble vía pero su tráfico hizo que el señor Andrés H. Wilson, director de la empresa, solicitara en 1911 que se construyera una sencilla, por Chacabuco, Lavalle (Ameghino) y Manuel Estevez (Italia), y la vuelta se efectuara por las vías de las empresas Anglo-Argentina y Buenos Aires y Quilmes, sobre la Avenida Mitre, con lo cual se aliviaba la circulación de esa zona muy afectada por el movimiento generado por

²⁴ *Registro Nacional de la República Argentina*, Buenos Aires, 1907, p. 163.

²⁵ *El Pueblo*, Buenos Aires, 17 de enero de 1909, p. 1, c. 2.

²⁶ *Ordenanzas y Resoluciones del Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 1909, p. 188-189.

el Mercado Central de Frutos de Avellaneda. El Concejo Deliberante de Avellaneda despachó favorablemente aquel expediente el 23 de agosto de 1911 en concordancia con el dictamen emanado de su Comisión de Obras Públicas y Hacienda.²⁷

El 5 de enero de 1912 la empresa se había hecho cargo de un pequeño tranvía provincial. Se trataba de la Compañía de Tranvías Río de La Plata, á vapor, y que perteneció a J.P. Recondo & Compañía. Las penurias económicas habían minado aquel emprendimiento debido principalmente a la destrucción de las vías por las inundaciones que hubo en los meses anteriores. Con esta adquisición se posibilitaba la incorporación de vías que habrían de llevar a la empresa hacia Villa Fiorito, tomando la Avenida Pavón, la calle Domínguez y Bernardino Rivadavia, Remedios de Escalada, la Avenida San Martín y Edén Argentino hasta Congreso y Recondo en la mencionada Villa.²⁸ Se trazaba así una línea equidistante entre el Ferrocarril del Sud (Roca) y el Ferrocarril Midland (Belgrano) a la altura de Villa Caraza, que se internaba hasta su destino en Fiorito.

En ese mismo año, el administrador general de la empresa señor J. H. Wall comunicó al intendente de Avellaneda que se habría de construir un edificio nuevo para oficina de tráfico e ingeniero en Valentín Alsina, donde ya estaban por entonces sus galpones. El predio estaba sobre Bernardino Rivadavia, en el número 1702 entre J. Jaurés y Colombia. Esas instalaciones aún existen actualmente como depósito de una empresa de transporte automotor. El plano presentado contemplaba una construcción con vestíbulo central, una oficina para el ingeniero, un depósito, un baño, una oficina de tráfico y otras dependencias.²⁹

Así se estructuraron sus líneas, que fueron codificadas por letras y no con números como era usual. La línea F se dirigía desde el Puente de Barracas (Pueyrredón) hasta Villa Fiorito. La línea H comunicaba Retiro con el Hospital Fiorito. La denominada L unía Retiro con Lanús Oeste, como línea cortada de la que iba a Villa Fiorito, pero terminando en Avenida San Martín y Presidente Derqui. Finalmente la A individualizaba el ramal que llegaba hasta la estación de Puente Alsina, partiendo también desde Retiro.³⁰ (véase Mapa 22).

El 15 de enero de 1914 se inauguraron esos servicios hacia Avellaneda, Lanús y Villa Alsina. Ese día también se habilitó un servicio especial desde Retiro hasta la Aduana a pedido de la Dirección General del Puerto.³¹

La estación y administración central estaban en la manzana delimitada por Pedro de Mendoza, Juan M. Blanes, Benito Pérez Galdós y Gaboto, en la Boca, frente a la vía del ferrocarril y a la Dársena Sud. Fue desafectada cuando la empresa pasó a integrar la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) en 1939. La otra estación estaba en Valentín Alsina, como hemos referido precedentemente.

²⁷ Biblioteca y Archivo Federico Lucroze, Sección Archivo, Cajón 7 (Avellaneda, Intendencia Municipal, 1911, Expte. 4351).

²⁸ *Ibidem*, Sección Archivo, Cajón 7 (Avellaneda, Concejo Deliberante, Expte. 139-C-1912); J.L. González López. *Avellaneda: sus tranvías*, Avellaneda. Del autor, 1985, p. 19.

²⁹ Biblioteca y Archivo Federico Lucroze, Sección Archivo, Cajón 7 (Avellaneda, Intendencia Municipal, Expte. 147-C-1912).

³⁰ Carlos Pesado Palmieri, «Las comunicaciones tranviarias en el sur del Gran Buenos Aires», Separata del *Quinto Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*, Resistencia-Corrientes, 1981, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1987.

³¹ *La Tradición*, Buenos Aires. 16 de enero de 1914, p. 1, c. 6.

Los coches gozaban de un color verde claro en la parte superior y oscuro en la inferior. Eran de origen británico de la empresa Dick Kerr fabricados en 1909 de los cuales llegó a haber 45. A mediados de 1920 se lo declaró sujeto a la jurisdicción nacional por trasponer un límite federal, de acuerdo a la Ley General de Ferrocarriles Nacionales. Sus líneas se extendían por algo más de 22 kilómetros de extensión.

5. COMPAÑÍA DE TRAMWAYS ELECTRICOS DEL SUD.

Desde 1865, la zona sur había sido intercomunicada mediante el Ferrocarril del Sud. Había dado nacimiento a distintas poblaciones surgidas en su derredor. Su control tarifario, sin embargo, encorsetaba un desarrollo más sostenido y amplio. Ante tal circunstancia, los vecinos pensaron en propiciar medios alternativos para quebrar aquel monopolio británico. En 1897 nació el periódico *La Unión*, de Lomas de Zamora, que se habría de convertir en portavoz de estas inquietudes.³²

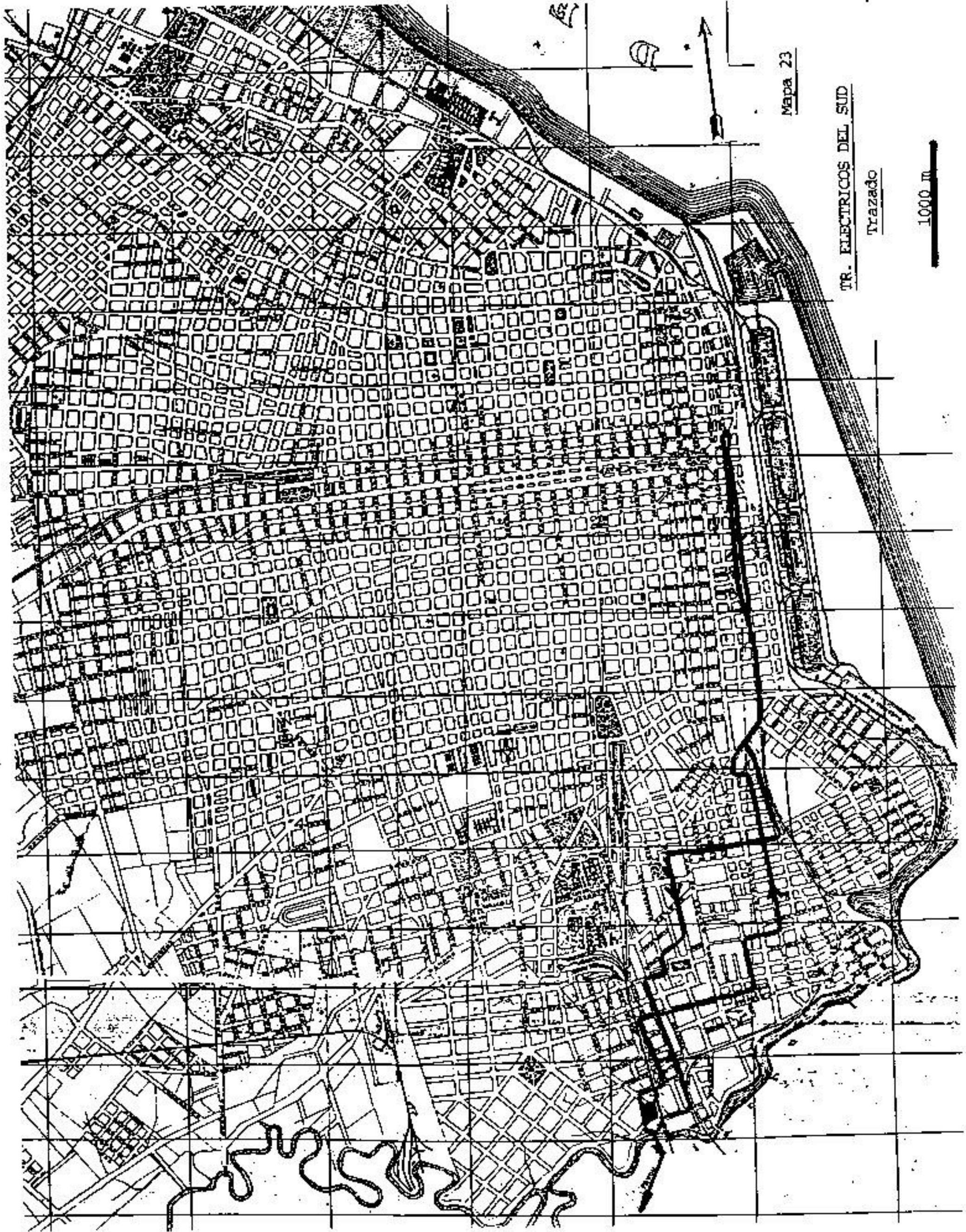
Ya en 1898 una empresa había solicitado autorización para construir un tranvía entre Barracas al Sud (Avellaneda) y el Hotel La Delicia en Adrogué. Este último, se había inaugurado el 1º de diciembre de 1872 como núcleo de la fundación habiendo sido la residencia de don Esteban Adrogué. Con el correr de los años, se había convertido en una de las metas elegidas para descanso y solaz de la élite porteña. El tranvía tendría una frecuencia buena y una tarifa un 50% inferior a la del ferrocarril. Pero el proyecto no prosperó porque la sociedad se había formado, como en tantos casos, sólo con el propósito de obtener las debidas autorizaciones oficiales con el objetivo de transferirlas luego a otros empresarios que tuvieran capital para llevar a cabo la construcción. Sin embargo no hubo interesados, seguramente, por el boicot que habría de entablar el ferrocarril contra esta línea competidora.

En 1901 volvieron a efectuarse reuniones para retomar el proyecto. En esta oportunidad, fueron los hermanos Héctor y Alfredo Quesada quienes expusieron entusiasmados la idea frente a un auditorio de más de 100 personas. La tramitación culminó en la promulgación de la ley nacional 4013 del 9 de setiembre de 1901 por la cual se autorizaba la construcción y explotación de una línea de tranvías que, desde las inmediaciones del Parque Lezama, cruzara el Riachuelo hacia Barracas al Sud, Lanús, Lomas de Zamora hasta el Partido de Almirante Brown. Podría empalmar con las vías neutrales del puerto de la Capital así como fijaba la obligación de construir un puente movable sobre el Riachuelo. La empresa quedaba sujeta a la jurisdicción nacional, así como subordinada a la Ley General de Ferrocarriles.

Dado que ya había expirado el plazo otorgado para comenzar la construcción, aquél fue prorrogado por una nueva ley, número 4107, del 16 de setiembre de 1902. Uno de los principales escollos en la formación de la empresa fue la reunión del capital necesario. Se recurrió entonces al mercado de Londres para buscar apoyo económico, como solía hacerse en tales casos. Pero la incursión no dio resultado por cuanto sus peticiones fueron bloqueadas por el Directorio del Ferrocarril del Sud, principal afectado en caso de prosperar las negociaciones.³³ Al

³² Carlos Pesado Palmieri, *ob. cit.*, p. 29.

³³ Aquilino González Podestà, «Porqué Adrogué se quedó sin tranvías», *Boletín de la Asociación Amigos del Tranvía*, n. 39, Buenos Aires, 1980, p. 8.



borde del fracaso, dado que la prórroga vencía el 1° de julio de 1903, se organizó una reunión en la Sociedad Rural de Buenos Aires a fin de interesar en el asunto a los miembros de dicha institución radicados en los partidos por los cuales habría de circular el tranvía. Sin haberse llegado al resultado esperado, se movilizaron amistades, vecinos y recursos. Se formó una Comisión Organizadora Pro Tramway Eléctrico destacándose ya no sólo los hermanos Quesada sino el empresario Juan Bautista Mignaqui, Vicente Scala, el ingeniero José Marengo, Benito Villanueva, entre otras personalidades destacadas. Una nueva prórroga se obtuvo por decreto del 5 de setiembre de 1903.

Luego se formó una Comisión Ejecutiva que tuvo como objetivo encargar los estudios de la línea y establecer la base legal. La sociedad se constituyó en diciembre de 1904 con el nombre de Compañía de Tranways Eléctricos del Sud. El 14 de abril de 1905 se aprobaron los estatutos fijándose un capital de \$ 2.000.000. El primer directorio se integró el 1° de mayo bajo la presidencia del señor Mignaqui, quien se destacó como uno de los más entusiastas propulsores. Resultaba ser un aval confiable para el vecindario el cual participó adquiriendo acciones. El 9 de setiembre siguiente se le transfirió la concesión que habían obtenido los Hermanos Quesada, los cuales quedaron con parte de las acciones de la compañía como compensación.

Los trabajos comenzaron en 1906. Se adquirieron algunos coches para realizar viajes de ensayo y se firmó un convenio con la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad para la provisión de la fuerza motriz. En marzo de 1907 ya estaba lista la vía en la jurisdicción capitalina, pero aún faltaban los coches de la fábrica Saint Louis Car Co. que debían llegar desde los Estados Unidos. En setiembre llegó el cargamento y el 1° de noviembre de ese mismo año se procedió a inaugurar la línea denominada 101. Recorría el sector comprendido entre el Parque Lezama, donde empalmaba con las vías del puerto, y Barracas. En la calle Puentequito (Luján) número 2417 estaba la estación y administración de la compañía.³⁴ El 20 de noviembre de 1907 se le concedió una prolongación desde el Parque Lezama hasta Paseo de Julio (Leandro N. Alem) y Bartolomé Mitre, con lo cual sus servicios accedieron al centro.

En el interín se prosiguió la construcción del puente, cuyo centro era movable, de modo de poder proseguir hacia el sur. Fue construido por Lindenberg, Nellen & Cía. representantes de la Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft de Nürnberg A.G., Zweiganstalt Gustavsborg, de Alemania. El Puente Bosch costó \$ 300.000. Poseía rieles para el paso de sus coches pero no para el tránsito público dado que era de utilización particular. Gozaba de dos tramos fijos de 16 metros y uno central de 20 que se elevaba para dar paso a las embarcaciones y cuyo eje de elevación se situó del lado de la Capital. La suma invertida en él sin lugar a dudas fue amortizada con el correr del tiempo dado que sorteaba los embotellamientos a que hubieran sido condenados sus coches al traspasar por otros puentes.³⁵

En agosto de 1907 se terminó la construcción de la vía entre Banfield y Témpereley pero aún faltaba parte de la línea aérea. El 5 de julio de 1908 se inauguró un servicio, disvinculado

³⁴ Ernesto Soares, *Ferrocarriles Argentinos. Sus orígenes, antecedentes legales, leyes que los rigen, y reseña estadística*, Buenos Aires, Cia. Impresora Argentina, 1937, p. 168.

³⁵ *La Ingeniería*, a. XI, n. 223, Buenos Aires, 1907, p. 238-239; *ibidem*, a. XIII, n. 260, Buenos Aires, 1909, p. 75-76; J.L. González López, *ob. cit.*, p. 10; Carlos Pesado Palmieri, *ob. cit.*, p. 33.

del capitalino, entre el Riachuelo y Piñeyro. Por entonces los coches sólo llegaban desde la Plaza Colón, detrás de la Casa de Gobierno, hasta las inmediaciones de la Estación Barracas del Ferrocarril del Sud (luego Hipólito Yrigoyen, hoy clausurada) finalizando el recorrido en la esquina de San Antonio y Jorge para retornar por Santa Adelaida (González Dias).³⁶ Al inaugurarse el puente el 30 de julio de 1908, se pudo llegar con la línea 102 hasta Villa Porvenir, estacionando en la esquina de la Avenida Pavón y Galicia. En agosto se hicieron los primeros ensayos en el sector Banfield-Témperley. El 13 de setiembre la línea 102 fue habilitada hasta Banfield, donde le fue entregada la llave de la ciudad al señor Magnaquy en reconocimiento por el progreso que habría de alcanzar la zona merced al nuevo tranvía. El 14 de diciembre se extendió finalmente esa línea hasta la estación de Témperley.

En el mismo año la empresa solicitó la excepción del «completo» en los coches que entraran en la Capital. Se la autorizó pero, con posterioridad, se consideró más justo exceptuar a todas las compañías que vinieran desde la Provincia considerando la exigüidad de coches para recorrer áreas bastante dilatadas.³⁷

Por ley número 6787 del 19 de octubre de 1909 se le concedió una prórroga de dos años para culminar la construcción de toda la línea que había llegado a Témperley pero aún no a su destino que era Adrogué. Si bien Pesado Palmieri lo atribuye a «comprensibles motivos económicos», Gonzalez Podestá nos informa que fueron presiones y el impedimento del Ferrocarril del Sud quienes lo motivaron al no dejar que el tranvía cruzara su vía rumbo hacia Adrogué.³⁸

En 1909 la empresa había transportado 1.579.634 pasajeros por la Capital, gozando en esta jurisdicción de 8 kilómetros de líneas por los cuales se desplazaban unos 50 coches. Estos últimos eran grandes, de 4 ejes y dos trolley, ostentando un color rojo borraño casi marrón. En 1910 ese kilometraje aumentó a casi 15, lo cual le permitió elevar en medio millón la cifra de pasajeros transportados.³⁹ El decreto del 28 de febrero de 1910 la autorizó a librar en forma definitiva al público la línea entre Plaza Colón y Témperley.

El año 1911 no fue bueno para la empresa. Por un lado, el decreto del 31 de agosto declaró caduca la concesión en el sector no construido (Temperley-Adrogué) y, por el otro, sufrió una fuerte disminución en sus ingresos debido a la menor demanda de pasajeros como consecuencia de las intensas lluvias caídas por entonces así como a las inundaciones que, en algunas ocasiones, hasta llegaron a paralizar sus servicios por varios días.⁴⁰

El sistema de alimentación eléctrica, a cargo de la compañía Alemana Transatlántica de Electricidad, gozaba de una subusina ubicada en Banfield (General Rodríguez entre Vieytes y Rodríguez Peña); y en la Capital se ubicaron otras en los distintos cruces de recorridos de ida y vuelta como: Martín García esquina Irala, Hernandarias y Aristóbulo del Valle, Iriarte y San

³⁶ Enrique Horacio Puccia, *Barracas en la historia y en la tradición*, Buenos Aires, Municipalidad, 1977, p. 142.

³⁷ *Actas del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 27 de octubre de 1908, p. 441.

³⁸ Carlos Pesado Palmieri, *ob. cit.*, p. 33; Aquilino González Podestá, *ob. cit.*, p. 8.

³⁹ *Memoria de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1909, p. 197; *ibidem*, 1910, p. 108.

⁴⁰ *ibidem*, 1912, p. 86.

Antonio, Puentequito (Luján) y vías del Ferrocarril del Sud, siendo servidos los dos primeros puntos nombrados desde la usina que había pertenecido al Tranvía La Capital (Paseo Colón y Humberto I), así como los dos segundos desde la usina instalada en la Cervecería Quilmes (Barraca Ocampo, en Pedro de Mendoza y Herrera) y que, a su vez, proveía a su propia línea según desarrollaremos en el punto siguiente de este trabajo.

En la Provincia los puntos de alimentación se colocaron a la distancia uniforme de 2 kilómetros: el Riachuelo fue tomado como KM 0, colocándose en el Km 2 y 4 (que eran también alimentados desde Barraca Ocampo), el Km 6, 8, 10 y 12 que fueron alimentados desde la subusina Banfield. Los cables alimentadores internos fueron colocados todos en forma subterránea lo cual eliminaba prácticamente el peligro de las interrupciones. No deben confundirse con los aéreos de alimentación de coches que sí quedaban a la vista.⁴¹

En julio de 1915 se lograron rediagramar los recorridos. La primitiva línea 101 fue suprimida. A la extensa 102 (Plaza Colón-Témperley) se agregaron: la 103 que partía de Plaza Constitución hasta Témperley en competencia perfecta con el ferrocarril, la 104 que sirvió entre Plaza Colón y Lanús, y la 105 que partía de Plaza Constitución pero sólo llegaba a Lanús. En realidad se crearon distintas líneas sobre la misma ruta original. Desde Plaza Colón hasta la Estación Puentequito en el límite del Riachuelo la tarifa era de 10 centavos; hasta Piñeyro costaba 15, hasta Lanús 20, a Banfield 30, a Lomas de Zamora 35 y finalmente 40 centavos hasta Témperley.

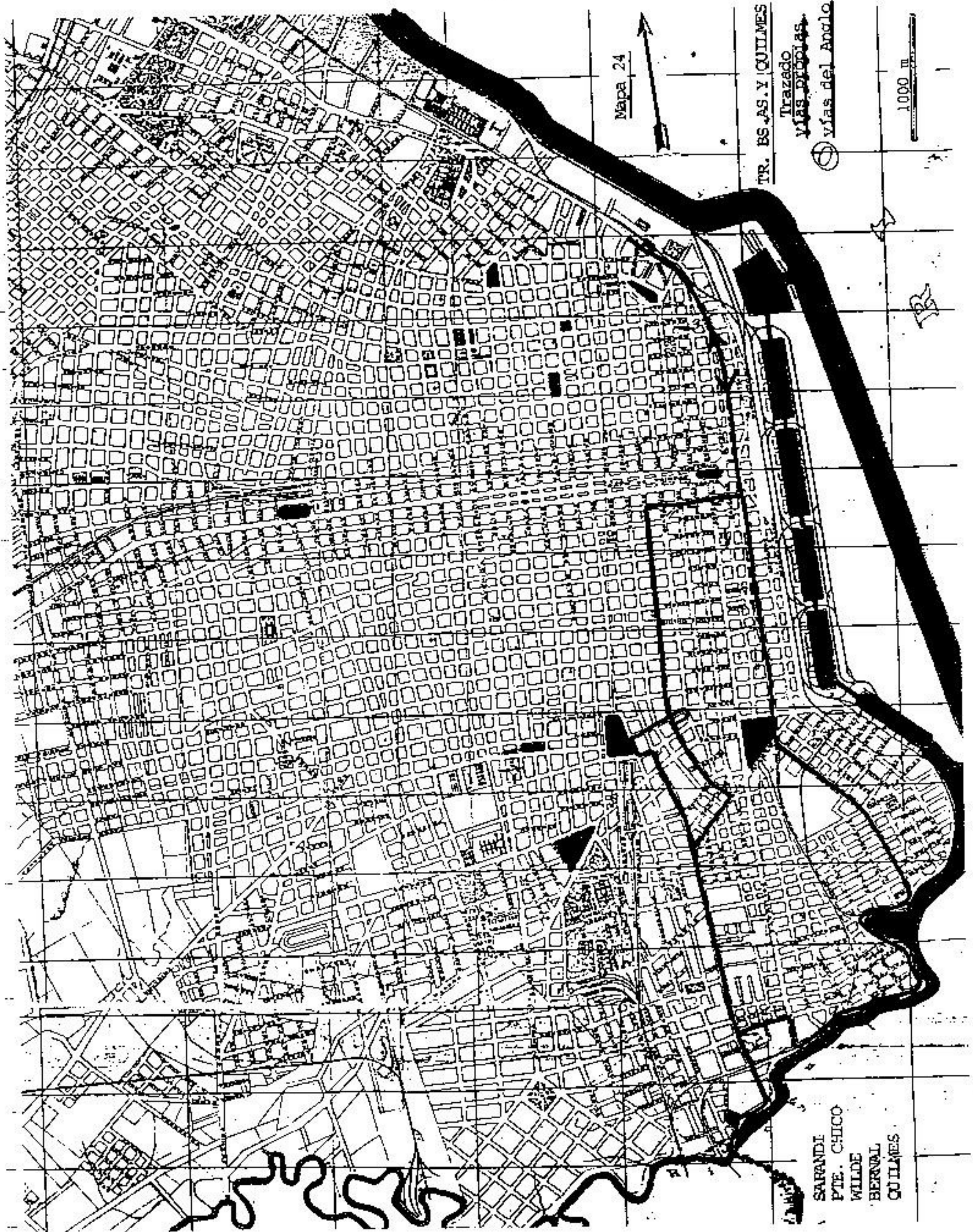
Por decreto del 31 de octubre de 1921 se la autorizó a correr con sus coches por las vías del Tranvía del Puerto y Ciudad de Buenos Aires para llegar desde la Plaza Colón hasta Retiro; pero esa ampliación fue suprimida con posterioridad. Se había llegado a conformar un sistema de 50 kilómetros de vías. Al año siguiente se trasladaron los talleres de la Estación Riachuelo (Puentequito 2417) hacia la estación Lanús (Avenida Pavón 3841).⁴² Esta fue la empresa que el 12 de julio de 1930 protagonizó con su coche número 75, de la línea 105, el famoso accidente en el cual, a las 5 de la mañana, cayó el vehículo al Riachuelo viniendo desde Lanús hacia la Capital, cuando el puente Bosch estaba levantado sin advertirlo el conductor. Hubo cinco víctimas fatales.

6. COMPAÑIA DE TRAMWAYS BUENOS AIRES & QUILMES.

Mediante la ley nacional número 3358 del 20 de enero de 1896 se concedió a los señores Quesada Hermanos la autorización para construir un tranvía entre Buenos Aires y Conchitas (Hudson) en el Partido de Quilmes, en los alrededores sureños de la Capital. Los trabajos debían completarse a los tres años y podría utilizarse indistintamente la tracción animal, eléctrica o a vapor pero, en este último caso, fuera de los límites de la ciudad de Buenos Aires. En el cruce del Riachuelo debía construirse un puente movable aunque, en forma provisional, podía instalarse uno fijo hasta tanto las autoridades ordenaran su reemplazo a fin de no dificultar la navegación. Por tratarse de un servicio interestatal, su tráfico quedó sujeto a las autoridades nacionales subordinándose a la Ley General de Ferrocarriles Nacionales.

⁴¹ *La Ingeniería*, a. XIII, n. 260, Buenos Aires, 1909, p. 75-76.

⁴² Carlos Pesado Palmieri, *ob. cit.*, p. 35.



El proyecto resultaba importante para los vecinos del sur por cuanto no sólo habría de vincularse aquella zona con un nuevo medio sino por el menor costo tarifario en relación al Ferrocarril de Buenos Aires á la Ensenada y Costa Sud, que iba desde Buenos Aires recorriendo la costa de Quilmes hasta Ensenada (actual Ferrocarril General Roca, Vía Quilmes) y que, en 1898, fue adquirido por el Ferrocarril del Sud. A la vera de la vía tranviaria crecieron bajo su influencia distintos caseríos habitados por población obrera que prefería sacrificar distancia por acceso a la propiedad obteniendo también ventajas en sanidad y esparcimiento, aspectos muy sacrificados en los conventillos céntricos.

En marzo de 1896 los concesionarios se presentaron ante la Municipalidad de Buenos Aires para solicitar la construcción de una línea de tranvías a vapor complementaria a la que ya tenían a Quilmes, que llegara desde la Boca hasta el Puente Alsina. Pero el pedido no prosperó.⁴³

En agosto de 1900 el presidente Julio A. Roca prorrogó el plazo de escrituración de la concesión conferida por ley 3358 por cuanto el retraso se debía a causas ajenas a la empresa y sólo atribuibles a la Municipalidad de la Capital que no se había expedido sobre la traza a adoptarse en su jurisdicción. El decreto era importante porque frenaba la posibilidad de que, por la tardanza, se declarara su caducidad. Se daban dos meses para comenzar los trabajos al sur del Riachuelo e idéntico plazo corría en la Capital (pero a contar del momento en que sus autoridades hubiesen establecido el recorrido).

En ese mismo año se transfirió la concesión en favor de la firma O. Bemberg & Cía., con la cual se debía directamente escriturar la obra. La operación fue aceptada por el Poder Ejecutivo Nacional y el 17 de noviembre se firmó el contrato. El 14 de febrero de 1901 se presentaron los planos de la primera sección correspondiente al sector Quilmes-Barracas, que en realidad fue el único que se construyó. El 26 de julio comenzaron las obras⁴⁴, mientras sus directivos realizaban ingentes gestiones a fin de evitar la construcción del puente sobre el Riachuelo de modo que se le permitiera cruzar por el puente levadizo, entonces en construcción, que iba a reemplazar al viejo puente de Barracas.⁴⁵

El objetivo principal de la compañía fundada por Bemberg fue posibilitar una vía de entrada para la cerveza que producía en Quilmes. Su empresa había nacido en 1898 en París con la denominación Brasserie Argentina. Dos años más tarde, se trasladó a nuestro país gracias a las gestiones y esfuerzos de don Otto Federico y su hijo Otto Sebastián. Se fundó aquí entonces la Cervecería Argentina que luego cambió su nombre por el de Cervecería y Maltería Quilmes. Además del producto principal, se proveía de hielo, gas carbónico y hasta se fabricaron las clásicas tapitas corona con lo cual centralizaron el proceso de fabricación. Con el tranvía se llegó a proveer el 95% de la cerveza que entraba a Buenos Aires. Sus típicos vagones grises eran vistos con frecuencia sobre la Avenida Mitre rumbo hacia la Capital, donde eran estacionados en los depósitos de Barraca Ocampo (en Herrera y Pedro de Mendoza), de Brasil y Piedras, Carlos Pellegrini y Libertador, Belgrano al 3200 o en la localidad de Vicente López sobre Maipú.

⁴³ *La Nación*, Buenos Aires, 27 de marzo de 1896, p. 6, c. 3.

⁴⁴ *La Ingeniería*, t. IX, n. 164, Buenos Aires, 1905, p. 329.

⁴⁵ El viejo puente de Barracas fue reemplazado por el primitivo puente Pueyrredón de la calle Vieytes, inaugurado el 31 de enero de 1903 y que era levadizo. J.L. González López, *ob. cit.*, p. 5.

Las obras fueron terminadas a fines de 1904 pudiendo inaugurarse la línea el 22 de enero de 1905. El objetivo había sido cumplido. Es por ello que los Bemberg consideraron que en adelante debían entregar la línea a otra empresa que la administrara sin su intervención. Sólo se habrían de asegurar un convenio por el cual sus vagones podrían utilizar las vías tranviarias para continuar con el aprovisionamiento de cerveza. Ya el 10 de enero de 1905, habían transferido la empresa en favor de la S. A. Compañía de Tranvías de Buenos Aires y Quilmes.

La línea de vía simple para la ida y vuelta, tenía algunos desvíos para el cruzamiento de los coches que venían en sentido contrario. La frecuencia era de unos 40 minutos entre un coche y otro. Se tardaba unos 45 minutos entre extremos, por los que se cobraba 40 centavos. En los primeros tiempos hubo sólo tres coches largos de cuatro ejes con capacidad para 34 pasajeros sentados cada uno, que eran traccionados por dos motores de 50 caballos. Luego se incorporaron otros dos arrendados a la empresa del Tranvía Metropolitano.

El 10 de marzo de 1905 se inauguró el tráfico de cargas y luego se habilitó el sector en Barracas. Pero la tercera sección, entre Quilmes y Conchitas (Hudson), siguió sin definición pues, pese a haberse autorizado en él la tracción animal, ni ésta se concretó porque no había suficiente atractivo comercial como para llegar hasta allí. Es por ello que el tramo fue declarado caduco por decreto del 31 de agosto de 1908. El sector principal era el segundo de Barracas al Sud (Avellaneda) hasta Quilmes. Allí tuvieron que construirse terraplenes para sortear las aguas de las frecuentes inundaciones. Los hubo de hasta tres metros de altura lo cual requirió de una inversión considerable. Los rieles se apoyaron sobre durmientes de quebracho colorado. Sobre el Arroyo Maciel (Santo Domingo) se instaló un puente de 20 metros y en otros puntos se requirieron alcantarillas de entre 2 y 4 metros de luz. Sobre el Arroyo Sarandí se construyó un viaducto de madera dura de 42 metros de largo. La vía fue cercada con alambrado en todo el sector suburbano, vale decir, desde que abandonaba el empedrado en Avellaneda hasta que llegaba a la zona habitada de Quilmes. Había 11 desvíos que posibilitaban el cruce de los coches que venían en sentido contrario. En cada uno había pequeños apeaderos con casillas de madera para que la gente pudiera resguardarse del frío o la lluvia. Estaban ubicados en el Puente de Barracas, en Crucesita, Quinta Galli, General Mitre (sobre la Avenida Mitre, que no debe confundirse con la Estación General Mitre -Villa Domínico-), Sarandí, Puente Chico (estaba sobre la Avenida Mitre o Camino Real o Camino al Puente Chico, sobre el Arroyo Maciel o Santo Domingo), Wilde, Los Horneros, Bernal, Estación Quilmes del Ferrocarril del Sud y la Plaza de Quilmes, con lo cual se completaban los 15 kilómetros que había en el territorio provincial. Dentro de cada casilla había asientos para unas 12 personas así como también había un teléfono interno de la empresa.

Dos veces se cruzaba la vía ferroviaria: una en la Estación General Mitre y otra en la de Quilmes. Ambos cruces gozaban de barreras con personal de vigilancia para brindar una mayor seguridad. Las dos subusinas que alimentaban la tracción estaban, una en la Barraca Ocampo, y la otra en el mismo establecimiento fabril de la Cervecería.

El parque rodante tenía coches de pasajeros y carga. Los primeros eran de fabricación alemana provistos por Falkenried de Hamburgo. También los había acoplados para los momen-

tos de intenso tráfico. Los de carga eran cerrados unos (con y sin motor), y abiertos (sin motor) los otros. Los cerrados con motor, que en principio sólo fueron 6, eran usados principalmente para el traslado de la cerveza pudiendo llevar hasta 6 toneladas sobre sus dos ejes. Los cerrados sin motor se utilizaron como acoplados de los anteriores y con el mismo fin. Los abiertos se dispusieron sólo para el transporte de carbón. En los primeros tiempos había unos 21 en estos últimos en servicio. Los motores habían sido instalados por la Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG) de Berlín.⁴⁶

En 1906, la Intendencia de Buenos Aires intimó a la empresa Anglo-Argentina a que regularizara el tránsito de las zorras del Tranvía Buenos Aires y Quilmes que circulaban por sus vías hasta los distintos depósitos de la ciudad, pues no tenía el consentimiento de las autoridades para efectuarlo. Una ordenanza posterior confirió tal permiso según el siguiente itinerario: desde el Puente de Barracas por Pedro de Mendoza y Montes de Oca, Martín García, Piedras, Alsina, Paseo Colón-Paseo de Julio (Avenida Leandro N. Alem), hasta Esmeralda. El regreso se debía efectuar por: Paseo de Julio-Paseo Colón, Almirante Brown, Pedro de Mendoza, Patricios, Santa Rosalía (Río IV), Montes de Oca, Pedro de Mendoza y Vieytes, como también por Brasil, Chacabuco, Garay, Lima, Brasil, Buen Orden (Bernardo de Irigoyen), Montes de Oca hasta el empalme en Santa Rosalía.⁴⁷

En 1910 se reubicaron los rieles en Avellaneda. Hasta ese entonces, desde el Puente hasta Crucesita se habían instalado al lado del cordón de la vereda Este de la Avenida Mitre, dado que las vías del antiguo Tranvía Ciudad de Buenos Aires, de tracción animal, habían ocupado el sector central. Esta empresa pasó al Anglo en 1905. Cuando esta última solicitó la renovación y electrificación de las vías en aquella zona, la autorización le fue conferida a condición de que fueran compartidas con la empresa que iba a Quilmes a fin de eliminar la vía lateral. La aprobación del nuevo trazado de rieles por el centro de la Avenida Mitre fue dada por resolución del 13 de julio de 1910. A mediados de 1911 se aprobaron los planos de la segunda vía, paralela a la existente, entre Crucesita y Los Hornos (Kilómetro 2,29 y 9,45), la cual fue autorizada a ser librada al público a mediados de 1913 entre Crucesita y Sarandí. Con el tiempo siguió trazándose esta segunda vía cuyo tramo entre Bernal y Quilmes fue librado al público el 10 de noviembre de 1920.⁴⁸

En diciembre de 1913 se realizó un convenio entre la empresa y el Anglo por el cual este último habría de tomar a su cargo el servicio de pasajeros que combinaría con sus líneas de la Capital. El traspaso efectivo tuvo lugar el 1º de noviembre de 1914. La línea número 22 del Anglo llegó desde entonces ya no sólo hasta Crucesita, como era usual hasta ese momento, sino que se prolongó hasta Quilmes sobre las vías de la empresa de marras. Esta sólo subsistió para el tráfico de carga, persistiendo como independiente incluso frente a la gran absorción que obligó a todas las empresas tranviarias a incorporarse bajo la órbita de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) y aún de Transportes de Buenos Aires (TBA), perdurando hasta diciembre de 1962, en que se suprimió.

⁴⁶ *La Ingeniería*, a. IX, n. 164, Buenos Aires, 1905, p. 329-330.

⁴⁷ *Actas del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 16 de junio de 1908, p. 225-226.

⁴⁸ Ernesto Soares, *ob. cit.*, p. 164; J.L. González López, *ob. cit.*, p. 6-7.

CAPITULO 9

EL PROCESO DE EXPANSION DE LA COMPAÑIA DE TRANVIAS
ANGLO-ARGENTINA

1. ESTABLECIMIENTO Y FORMACION DE LA EMPRESA.

Tras la inauguración de las primeras líneas de Buenos Aires a comienzos de la década de 1870, la plaza local comenzó a ser considerada con interés por parte de los inversores extranjeros aún pese a la crisis económico-financiera que afectó al país entre 1873-75. Es así que el 21 de diciembre de 1876 se fundó en Londres la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, que penetró en Buenos Aires mediante la adquisición de una empresa preexistente. Esta última era el Tramway Argentino que por entonces enfrentaba una problemática económica terminal. Su propietario, Mariano Billinghurst, no tuvo más remedio que desprenderse de la compañía como así también debió hacerlo con la que conducía a Belgrano.¹

En este capítulo habremos de analizar cuales fueron las alternativas del engrandecimiento del Anglo-Argentino (en adelante CTAA) y el modo en que se emprendieron las absorciones de las distintas compañías que conformaron su gigantesca red. El núcleo inicial, como expresamos, estaba integrado por las dos líneas del Tramway Argentino que gozaban de 21 kilómetros de extensión y que vinculaban la Recoleta con Constitución y Plaza de Mayo con Flores vía Rivadavia. Al poco tiempo incorporó a la Compañía de Tranvías Nacionales. Esta última era una de las tres empresas británicas que funcionaron hasta entonces en Buenos Aires. Sus líneas habían sido trazadas también en cruz para unir los antiguos corrales de los mataderos (Parque de los Patricos) con el popularmente denominado Hueco de las Cabecitas (Plaza Vicente López) así como para recorrer Moreno y Potosí (Alsina) desde (Sánchez de) Loria hasta el Bajo. El traspaso se oficializó el 1° de mayo de 1878, concretándose el 9 de agosto siguiente.

Nueve años más tarde incorporó al Tramway Boca y Barracas. La concesión original había sido otorgada a los hermanos Julio y Federico Lacroze con el objetivo de que su Tramway Central llegara con un ramal también a la Boca. Por distintas circunstancias la adquirieron los señores Unzué y Zemborain quienes le dieron al recorrido la fisonomía de una empresa independiente. Sus 14 kilómetros de vías vincularon la Plaza de Mayo con Barracas y la Boca, transitando principalmente Defensa, Perú, General Brown y Pedro de Mendoza. La transferencia se firmó el 1° de julio de 1887, efectivizándose en octubre del mismo año.

¹ Sobre las alternativas del ocaso de las empresas de Mariano Billinghurst puede ampliarse: Jorge Larroca; Cristian Werckenthien, «Mariano Billinghurst como político y empresario pionero», *Todo es Historia*, a. XXV, n. 297, Buenos Aires, 1992, p. 86-97.

En 1890 absorbió al Tramway Central. Era ésta una empresa de características más importantes que las anteriores. Pertenecía a los hermanos Lacroze y resultaba ser una de las dos pioneras de la ciudad. Sus 25 kilómetros tejían una red de 7 líneas que recorrían el área central de la urbe. Dos de ellas comunicaban la Plaza de Mayo con la del Once de Setiembre y la estación Almagro del Ferrocarril del Oeste (entonces en Bartolomé Mitre y Medrano, hoy desaparecida), una iba hasta Chile y Entre Ríos, otra hasta Constitución, dos hasta la Plaza Vicente López y una última llegaba hasta la Plaza San Martín.

Mediante la absorción de 80 kilómetros de líneas y la construcción de otros 25 por cuenta propia, se había formado la base de la futura gran empresa. Hacia 1890, con sus 105 kilómetros, era la de mayor extensión kilométrica y la de mayor cantidad de coches en servicio pues llegaban a 146 vehículos. El mismo puesto ocupaba en cantidad de empleados (1.540) y de caballada (2.469). No logró superar, sin embargo, a la Compañía Ciudad de Buenos Aires en cantidad de pasajeros transportados a causa de las pobladas zonas que esta última recorría y a la organización de sus servicios.

2. INCORPORACION DE LA COMPAÑIA DE TRAMWAYS CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Amalgamados convenientemente los servicios de la CTAA, superó a las demás en los aspectos enunciados y hasta en la cifra de pasajeros. Pero el Ciudad de Buenos Aires (en adelante CBA) volvió a recuperarse hacia 1895 tomando la delantera también en este último aspecto y, desde 1898, también superó a la CTAA en la cantidad de coches en servicio. Fuerzas parejas que se transformaron en tenaces competidoras siendo cada vez más evidente que una de las dos debía desaparecer dejando el camino libre a la otra. El liderazgo empresarial asumido por la CTAA se manifestó más capaz y visionario que su rival al comenzar las tratativas para fagocitar al CBA.

A fines de 1903 comenzaron las gestiones entre ambas empresas.² La solicitud fue presentada a la Intendencia por Charles H. Sanford quien era representante de ambas. El CBA recorría la zona céntrica y más poblada de la ciudad, prácticamente desde Retiro hasta la Boca y desde el Bajo hasta Cerrito, con el agregado de las líneas a la Plaza Once de Setiembre y desde este último punto hasta los Mataderos (Parque de los Patricios) vía (La) Rioja, aunque en ese mismo año estaba ya construyendo otra vía de acceso por Deán Funes para ir y volver por calles distintas de modo de suprimir el sentido encontrado de sus vehículos.

En la Tabla 8, se ha querido reflejar los valores relativos de los principales indicadores empresariales a fin de establecer algunas comparaciones entre las compañías en cuestión. Se ha agregado a la Gran Nacional, tercera en importancia en la ciudad, a fin de favorecer aún más el análisis comparativo.

² *La Voz de la Iglesia*, Buenos Aires, 17 de diciembre de 1903, p. 2, c. 4.

TABLA 8: COMPARACION ENTRE EMPRESAS. 1901-1905.¹

AÑO	CONCEPTO	CIUDAD DE BUENOS AIRES	CIA. ANGLO-ARGENTINA	GRAN NACIONAL	TOTAL EMPRESAS
1901	Producto Bruto \$m/n	3,133,484 (24%)	2,910,766 (22%)	1,774,368 (14%)	12,990,231 (100%)
	Existencia coches	575 (30%)	430 (23%)	340 (18%)	1,900 (100%)
	Coches servicio	233 (26%)	226 (25%)	164 (18%)	895 (100%)
	Extensión km.	61 (14%)	105 (23%)	80 (18%)	450 (100%)
	Pasajeros transportados	33,297,231 (27%)	27,148,016 (22%)	17,480,679 (14%)	125,525,224 (100%)
1902	Producto Bruto \$m/n	3,025,787 (23%)	2,929,563 (22%)	1,857,463 (14%)	13,205,622 (100%)
	Existencia coches	550 (27%)	518 (26%)	340 (17%)	2,006 (100%)
	Coches servicio	203 (22%)	225 (24%)	191 (21%)	927 (100%)
	Extensión km.	61 (13%)	105 (22%)	91 (19%)	471 (100%)
	Pasajeros transportados	32,025,696 (25%)	27,419,188 (22%)	18,011,130 (14%)	126,231,759 (100%)
1903	Producto Bruto \$m/n	2,832,255 (20%)	3,678,891 (26%)	1,914,509 (14%)	14,017,277 (100%)
	Existencia coches	550 (32%)	# 218 (13%)	340 (20%)	1,696 (100%)
	Coches servicio	183 (21%)	# 215 (25%)	169 (20%)	865 (100%)
	Extensión km.	61 (13%)	105 (22%)	91 (19%)	484 (100%)
	Pasajeros transportados	28,421,370 (21%)	35,470,461 (27%)	18,847,543 (14%)	133,719,298 (100%)
1904	Producto Bruto \$m/n	2,889,194 (19%)	4,643,832 (30%)	2,008,101 (13%)	15,569,253 (100%)
	Existencia coches	550 (29%)	346 (18%)	340 (18%)	1,875 (100%)
	Coches servicio	192 (19%)	301 (30%)	183 (18%)	1,003 (100%)
	Extensión km.	61 (12%)	105 (21%)	91 (18%)	504 (100%)
	Pasajeros transportados	28,891,936 (19%)	45,076,777 (30%)	19,804,474 (13%)	148,279,097 (100%)
1905	Producto Bruto \$m/n		8,056,324 (46%)	2,359,113 (13%)	17,496,499 (100%)
	Existencia coches		933 (47%)	505 (25%)	1,982 (100%)
	Coches servicio		510 (50%)	184 (18%)	1,029 (100%)
	Extensión km.		166 (34%)	106 (22%)	484 (100%)
	Pasajeros transportados		81,187,906 (48%)	23,257,328 (14%)	168,941,619 (100%)

¹ Observaciones a la Tabla 8: los ingresos fueron tomados en \$m/n. El número de coches en existencia y en servicio, es fruto del estado estadístico a diciembre de cada año. Desde agosto de 1905 la Gran Nacional comprende a La Nueva. Se han redondeado cifras decimales. En la CTAA se advierte una notoria disminución (#) en el número de coches, por contarse en diciembre de 1903 sólo los eléctricos, tras el cambio de tracción finalizado en setiembre.

De lo anterior se desprende que antes de comenzar la CTAA la electrificación de sus líneas, el CBA era la empresa tranviaria más importante de la ciudad pues, pese a no ser la de mayor extensión, superaba a las demás en cantidad de coches, pasajeros e ingresos. Pero una vez comenzado el cambio de tracción, en 1902, la CTAA conquistó el liderazgo dado que su competidora continuó utilizando la tracción animal que la hacía perder cada vez más su posición. El producto bruto anual bajó del 23% en 1902 al 19% en 1904, lo cual marca una tendencia negativa especialmente potenciada porque en el mismo período la CTAA aumentó del 22% al 30%. Las restantes compañías de tracción animal también sufrieron disminuciones importantes en pasajeros, y en especial, fueron afectadas las que tenían líneas paralelas a las recientemente electrificadas de la CTAA.⁴

Debemos a continuación preguntarnos sobre las causas que llevaron a que una quedara en la órbita de la otra, siendo prácticamente iguales en potencial. Hemos mencionado ya un primer aspecto profundamente negativo cual fue la falta de electrificación de sus líneas. Había sin embargo una explicación para ello. El Directorio manifestó en una de las asambleas de accionistas que se oponía al cambio de tracción por cuanto ello suponía «solamente» el aumento de la velocidad de los coches lo cual, en sus recorridos, casi todos por angostas calles céntricas, no habría de otorgarle mayores beneficios a la empresa. Advertía sí, las ventajas del nuevo sistema en el tráfico suburbano.⁵

Era justamente allí, en los barrios, donde se estaba produciendo el marcado asentamiento poblacional que requería de líneas y mejores servicios de transporte retroalimentando precisamente el proceso de descentralización urbana. El problema radicó en que el CBA no dominaba el tráfico en aquellas zonas sino que lo hacía su competidora la CTAA así como otras de reciente formación. Ya en la época se advertía el proceso que habría de perjudicar al CBA.

«Esta última empresa (ref. CBA), una de las más antiguas y mejor servidas que tenía la capital argentina, retardada en su desenvolvimiento, tal vez por culpa de su dirección, que con el tiempo debió haberse dado cuenta de las necesidades de aquél en relación con el progreso de la ciudad en sus barrios suburbanos, ha tenido el fin lógico que era de esperarse: la absorción por la primera (ref. CTAA), más poderosa, más extensa y de más amplitud de vistas y acción. Dado el hecho de que ella servía únicamente la parte de la ciudad densamente poblada, con líneas que rodeaban en sentido inverso y cruzado el corazón mismo de aquella; líneas que hábilmente habían sido calculadas para absorber gran parte del tráfico de la City porteña, era de esperarse que hubiera sido una de las primeras en hacer la conversión a electricidad, abandonando la tracción a sangre, que no condecía ya con su importancia y recorridos, ni con la cultura y progresos de Buenos Aires qué no tenía por que no adoptar ampliamente la tracción eléctrica cuando la tenían multitud de ciudades de menor importancia»

En otro pasaje visionario se presagiaba:

«El hecho (ref. a la fusión) lo reputamos plausible y llamado á beneficiar grandemente al público y á las empresas, y consideramos que el Anglo Argentino al iniciar tan saludable evolución, *está llamado a absorber todo el tráfico de tranvías de la ciudad de Buenos Aires, en un futuro no muy lejano.*»⁶

El autor ansiaba que todas las líneas se unificaran en un gran sistema metropolitano, con líneas sobre y bajo nivel, según un plan racional con tarifas reguladas tal como se había practicado poco

⁴ *Memorias Municipales de la Ciudad de Buenos Aires*, 1903, p. 107.

⁵ Aquilino González Podestà, «¡Llegó el eléctrico!», *Boletín de la Asociación Amigos del Tranvía*, n. 103, Buenos Aires, 1985, p. 76-77.

⁶ Gerónimo de la Serna, «La fusión de tranvías. El Anglo-Argentino y Ciudad de Buenos Aires», *La Ingeniería*, a. VIII, n. 141, Buenos Aires, 1904, p. 61-62. El subrayado es nuestro.

poco tiempo antes en Boston. Afirmaba, por otra parte, que el propio Municipio debía fomentar la unificación.⁷

El proyecto de fusión entre ambas empresas fue tratado por el Concejo Deliberante en su sesión del 26 de abril de 1904. Fue aprobado con algunas modificaciones de forma. Se estipuló que debía cambiarse la tracción de las líneas adquiridas mediante el sistema de trolley aéreo, realizarse algunas prolongaciones en el barrio de Balvanera (Once), que el plazo de la concesión habría de ser de 80 años (tras los cuales los bienes -en la vía pública y el material rodante- debían pasar a la Comuna sin derecho a indemnización alguna), y que para evitar maniobras contables la Municipalidad se reservaba el derecho de intervenir en la administración de la Empresa 5 años antes de la expiración del plazo establecido.

Otras cláusulas establecían un máximo de 8 meses para comenzar los trabajos, regulaban las tarifas en 10 centavos para todas las líneas incluídas las de Flores y Floresta consideradas suburbanas, obligaban a hacer correr coches para obreros a mitad de precio, fijaban un servicio nocturno en las líneas principales de la red, y estipulaban un impuesto general del 6% sobre el producto bruto. Si este último índice excediera los \$ 50.000 m/n por Kilómetro de vía simple por año, la empresa se obligaba a entregar mensualmente a la Municipalidad un impuesto adicional del 12%.⁸

El 27 de junio de 1904 se celebró en Londres un convenio entre la CTAA y el Ingeniero Guillermo White en representación de la sociedad liquidada del CBA, comprendiéndose los pasos generales a seguir como así también las operaciones específicas que incluían concesiones, privilegios, coches, caballadas, máquinas, herramientas, utensilios, materiales, terrenos, edificios y las estaciones Barracas, Brasil, Caridad y 5 Esquinas. Luego fueron elaborados los planos y estudios completos relativos al cambio de tracción. Los preparativos comenzaron ya en diciembre de ese año.⁹

La escritura se firmó el 21 de marzo de 1905 ante el Escribano de esta Capital Juan C. Barbieri, fijándose la compra en 891.000 libras esterlinas libre de todo gravamen, que habrían de pagarse en cuotas de 71.000 libras esterlinas, en forma anual durante 80 años, con amortización e intereses.¹⁰ En julio comenzaron las obras de electrificación. El gerente de la empresa, señor Federico Nippel, tenía programada la mutación de tal manera que no se vieran interrumpidos los servicios. Hasta diciembre se electrificaron los primeros 15 kilómetros. La inversión fue sin duda importante pero, al mismo tiempo, se lograba también la capitalización. Los trabajos fueron terminados antes de vencer 1906 en todas las líneas.

La «fusión» había conformado una gran empresa. Al fagocitar a su rival había quedado dueña del 50% de los coches en servicio de la ciudad, gozaba de un 46% de las entradas brutas totales, y el 48% del pasaje utilizaba sus servicios. Desde entonces dominó la zona sur y oeste que eran las más densificadas. Había logrado constituir también un esquema operativo rentable, pues con el 34% de la red porteña, obtenía un producto del 46% del total tranviario de la plaza. Se

⁷ *ibidem*, «Los transportes urbanos en común», *Estudios*, a. I, v. VIII, Buenos Aires, 1902, p. 471-504.

⁸ *Actas de las Sesiones del H. Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 26 de abril de 1904, p. 47-51.

⁹ *La Nación*, Buenos Aires, 15 de diciembre de 1904, p. 3, c. 7.

¹⁰ Vicente Rotta, *El problema de los transportes colectivos*, Buenos Aires, Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 1937, p. 106.

cuidó, a su vez, de no sobrepasar el tope establecido pasado el cual debía oblar una mayor tasa impositiva, para lo cual debía invertir en nuevas obras.¹¹

Aprovechando la electrificación, la empresa convino con la Municipalidad en dejar definitivamente fijada la dirección del recorrido en las diversas calles que hasta esa fecha eran transitadas sin sujeción a ningún plan determinado. Desde entonces, y salvo contadas excepciones, la dirección de los servicios se alternó en todas las arterias centrales mientras no se tratara de avenidas donde el tráfico circulaba en ambas direcciones.

3. SU ABSORCIÓN POR SOFINA, Y LA GRAN FUSIÓN DE 1908.

El potencial conformado por la CTAA comenzó a ser visto con interés por los inversores extranjeros siempre ávidos en la expansión productiva de sus negocios. Es así que un gran *trust* comenzó diversas negociaciones para captarla. El vertiginoso desarrollo de la electricidad en los primeros años del siglo, y dada su amplia gama de aplicaciones, hizo que se formaran grupos empresarios dedicados a lo eléctrico que fueron incorporando diversos emprendimientos también de gas, de energía hidroeléctrica, industrias, sociedades de fuerza motriz y, por supuesto, empresas de ferrocarriles y tranvías. En ese proceso, la CTAA fue adquirida por la Compagnie Générale de Tramways de Buenos Aires, que era una empresa de origen belga creada el 5 de marzo de 1907 con el objeto de realizar adquisiciones de concesiones o empresas de transporte ferroviario así como tranviario en América del Sur, aunque especialmente en Buenos Aires. Su capital era de 65.000.000 de francos de los cuales, gran parte respondía a acciones en poder de la Société Financière de Transports et d'Enterprises Industrielles (SOFINA) de Bruselas, de la Société Générale Belge d'Enterprises Electriques de Bruselas, y de la Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen de Berlín. En menor proporción, también gozaban de acciones la Société Générale de Chemins de Fer Economiques de Bruselas, la Société Générale Belge d'Enterprises Electriques de Bruselas, la Société Générale de Chemins de Fer Secondaires de Bruselas, la Société Générale de Belgique de Bruselas, la Banque de Bruxelles, la Banque de Paris et des Pays Bas, la Banque Internationale de Bruxelles, la Banque d'Outremer de Bruselas, MM. Cassel et Cie. de Bruselas, M.M.E.M. Philippson et Co. Banquiers de Bruselas, la Compagnie Belgedes Chemins de Fer Réunis de Bruselas, M.M. Ludw. Loewe et Co. de Berlín, Direktion der Disconto-Gesellschaft de Berlín, Deutsche Bank de Berlín, Dresdner Bank de Berlín, A. Schaffhausen'scher Bankverein de Berlín, la Firma S. Bleichröder de Berlín, la National Bank für Deutschland de Berlín, Berliner Handelsgesellschaft y Bank für Handel und Industrie de Berlín.¹²

Como se desprende de la composición del capital, la CTAA pasó a la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires que a su vez era un consorcio importante en el cual participaba principalmente SOFINA, otra empresa belga de la industria eléctrica y otra de Alemania en conjunción con otras firmas, empresas ferroviarias y bancos tanto belgas como alemanes. SOFINA era

¹¹ Constituida la fusión, y pasado el primer año, la empresa obtuvo un producto bruto de \$ m/n 8.056.324. Teniendo en cuenta su extensión de 166 kilómetros, obtenemos un producto kilométrico de \$ m/n 48.532. Como se ve menor al tope de los \$ m/n 50.000, excedidos los cuales debía pagar el impuesto adicional. Se trataba pues de invertir en lo que fuere para no llegar a esa cifra, pues si bien se trataba de topes al producto bruto, las empresas sabían como proceder a las más variadas alquimias contables.

¹² Vicente Rotta, *ob. cit.*, p. 128-129.

propietaria de un gran número de empresas de servicios públicos diseminados por el mundo entero. Poseía el control, además de diversas compañías belgas, sobre otras establecidas en Alemania, Argelia, Argentina, Canadá, España, Francia, Gran Bretaña, Italia, México y Turquía. En nuestro país gozaba de diversos emprendimientos entre los cuales se contaba la ya mencionada Compañía General de Electricidad de Buenos Aires, la Compañía de Gas de La Plata, la Compañía Explotadora de Usinas de Gas de Bernal y la Compañía Americana de Inmuebles y Créditos).¹³

Se lograba con esto último conjugar en una misma unidad al transporte tranviario como a la producción de la energía necesaria para su tracción. Un plan de autonomía empresarial bien planificado que, con el tiempo, le habría de dar aún mayores beneficios cuando se llegó a monopolizar todo el transporte de la ciudad hacia 1939. Pero no nos adelantemos. Hacia 1907 se había creado la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires que había logrado incorporar a la CTAA. Con semejante poder financiero, esta última, pudo llevar adelante una gran cantidad de adquisiciones y fusiones con lo cual se convirtió en la empresa tranviaria líder de la ciudad. Será ese precisamente el proceso que habremos de analizar a continuación.

Ya a mediados de 1907 se confirmó la adquisición de la Compañía de Tranvías Buenos Aires y Belgrano. El 26 de julio se reunió la asamblea de accionistas de la CTAA para resolver sobre el proyecto y la reorganización del capital social. Aún cuando el directorio contempló originalmente la emisión de 3.400.000 libras esterlinas en acciones ordinarias, en la sesión finalmente se acordó que fueran 5.000.000, además de las 1.600.000 que se necesitaban para el rescate del Buenos Aires y Belgrano. Con la emisión referida, se creaba el capital para enfrentar la adquisición de otras importantes compañías.¹⁴ Todo había sido acordado entre los representantes de la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires y los del Buenos Aires y Belgrano en una reunión efectuada en Londres ya el 20 de abril. De este modo, la primera transfería a la segunda 1.350.000 libras esterlinas con lo cual quedaba como propietaria de todos sus bienes, la Estación Portones (Santa Fe entre Serrano y Thames), un terreno en la calle Cochabamba esquina (Combate de los) Pozos y la Estación Alvear -Centenario- (Godoy Cruz entre Demaría y Cerviño) en los terrenos bajos del Maldonado (arroyo a esa altura bajo la Avenida Intendente Bullrich). A su vez, el 13 de julio se transfirió el Buenos Aires y Belgrano de la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires en favor de la CTAA, en la suma de 1.600.000 libras esterlinas, lo que significó un beneficio para aquélla de 250.000 libras esterlinas «simplemente por su intermediación»... Des-

¹³ Rodolfo Piccirilli, «Concesión y cooperativismo en los servicios públicos de electricidad», *Boletín del Honorable Concejo Deliberante*, a. 1, n. 3, Buenos Aires, 1939, p. 396-398. La CHADE había absorbido a la CATE (Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad). Esta última había ido facocitando -al igual que la CTAA en su área- a las empresas del sector: en 1901 había adquirido a la Compañía General de Electricidad de Buenos Aires que se había formado en París con el objeto de adquirir a la anigua Compañía Edison de luz eléctrica, de capital local; en 1903 absorbió a la River Plate Electric Light and Traction Co., que también se había instalado en 1898 en el país compitiendo desde el principio con la CATE; y en el mismo año incorporó la sección eléctrica de la Primitiva Gas and Electric Lighting Co. of Buenos Aires Limited.

¹⁴ *El Pueblo*, Buenos Aires, 19 de julio de 1907, p. 2, c. 4; 26 de julio de 1907, p. 2, c. 2.

de fines de agosto el público comenzó a palpar las diferencias pues hasta entonces los servicios de la desaparecida habían sido deficientes y sus tarifas altas (15 y 20 centavos), todo lo cual contrastó con las de la CTAA que para entonces había unificado sus tarifas en 10 centavos.

Posteriormente siguieron las tratativas a fin de incorporar otras compañías. No le fue difícil a la CTAA adueñarse de la Compañía de Tranvías Eléctricos de Buenos Aires, dado que poseía parte de su paquete accionario. El inventario y avalúo de sus bienes arrojó la suma de 220.000 libras esterlinas incluida la Estación Rivera (Rivera -Córdoba- entre Frías y Lavalleja), según se convino en Londres.

Es que a la CTAA no le bastó con dominar los barrios del oeste y sur de la ciudad, sino que deseaba conquistar los del norte que habían quedado sustraídos a su control. El objetivo se cumplió al adquirir a aquélla a la cual se agregó inmediatamente también la Compañía Belga-Argentina de Tranvías. Esta última se había fundado un año antes para transitar por barrios del noroeste capitalino de reciente formación. El precio fijado en Londres fue de 175.000 libras esterlinas, lo cual la CTAA cubrió totalmente con las acciones de la empresa que ya tenía en su poder. Se incluía la Estación Bella Vista (Avenida San Martín en las proximidades de Bella Vista -Donato Álvarez- entre Seguí y Cayena -Nicasio Oroño-).¹⁵

La figura jurídica local de toda la operación apareció como una fusión de empresas en las que la CTAA se unía con las adquiridas. El 9 de marzo de 1908 fue presentada la propuesta de la CTAA, firmada por su administrador general el ingeniero José Pedriali, al intendente municipal. Alegaba fundamentalmente las ventajas en el servicio que habrían de lograrse mediante la proyectada fusión. Desde el punto de vista del trazado, se habría de reorganizar la red con una concepción integrada y global, estructurando ya no sólo servicios centro-periféricos, sino radiales de modo de vincular los barrios entre sí. Se habrían de coordinar entonces las comunicaciones directas sin trasbordos ahorrando el público los doble pasajes. Se habrían de instrumentar líneas entre Belgrano, el Once y Flores; entre Palermo, Caballito y Retiro, uniéndose también en forma directa el centro con Devoto, Flores, Floresta, Chacarita y Villa Urquiza.

Es que la red se había conformado en forma deficiente. La explicación de este problema tiene una raíz histórica. Las primeras empresas habían obtenido sus concesiones en el área central. Las que se formaron con posterioridad las obtuvieron en la zona de suburbios. Ambos trazados al desarrollarse quedaron encapsulados sin poder expandirse las primeras, ni pudiendo llegar en forma directa al centro las segundas. El desenvolvimiento progresivo de la red dependió de necesidades parciales y estaba circunscripto a las posibilidades empresariales de cada compañía. La proyectada «comunidad de vías» habría de llevar a la reformulación radical de este esquema, rediagramando los servicios por completo. De otro modo el sistema se hubiera autodestruido con el tiempo, pues el encapsulamiento al que aludíamos, hubiera reducido progresivamente las utilidades de las compañías imposibilitando su expansión y por ende penetrando en una franca decadencia.

Si bien estos beneficios giraron en torno de la órbita empresarial, también se tendió a favorecer

¹⁵ Vicente Rotta, *ob. cit.*, p. 107-109.

al ciudadano común. La unificación tarifaria hacía que, tras la fusión, se extendiera a tres nuevas empresas el pasaje de 10 centavos. Se incorporó también el boleto obrero por el cual, en horas tempranas de la mañana y por la tarde, se transportaba a los trabajadores a mitad de precio.

El 3 de abril de 1908 el Dr. Enrique Ruiz Guñazú, secretario de la Intendencia en representación del Departamento Ejecutivo Municipal, y el Sr. Samuel Hale Pearson, por la CTAA, firmaron el acuerdo. El 1° de mayo entró el expediente al Concejo canalizado a través de la Comisión de Obras Públicas. En el seno de esta última se realizaron nuevas entrevistas con el señor Hale Pearson y el ingeniero Pedriali administrador general de la CTAA, a fin de evacuar algunas dudas entre los concejales. Ya considerado «cosa resuelta», la mencionada Comisión junto con la de Interpretación emitió dictamen con fecha 10 de mayo, aconsejando su aprobación. El 22 llegaba el tema a la última instancia: la sesión en el recinto del Concejo. Expuso los argumentos el Dr. Ruiz Guñazú, en nombre del Intendente, dejando en claro los beneficios y móviles que lo llevaron a celebrar el contrato. Con algunas enmiendas al proyecto original presentado por la empresa, fue aprobada finalmente la Resolución que, el 1° de junio, fue promulgada por el Intendente como Ordenanza.¹⁷

Se estableció en ella que otras empresas podrían incorporarse con posterioridad, siempre cuando también tuvieran una concesión a término fijo; aunque se estipuló que dichas anexiones debían realizarse en un plazo de hasta 4 años.¹⁸ Con ello la CTAA adelantó sus intenciones por cuanto, al año, volvió a fagocitar a otras tres o cuatro según se considere.

La tarifa unificada en 10 centavos para toda la ciudad, encontró una excepción en el trayecto entre Plaza de Mayo y Casa Amarilla, donde sólo habría de costar 5 centavos. El boleto obrero, que también fue fijado en ese importe, resultó desde entonces una verdadera conquista por cuanto se incluían ahora también trayectos suburbanos hasta Belgrano. La empresa se comprometió por las bases de la Ordenanza a construir 20 kilómetros de vías según indicación de la Municipalidad, para ligar puntos de importancia como por ejemplo sobre la Avenida Rivadavia y por Provincias Unidas hasta el límite del Municipio, con ramales hacia los barrios de Santa Rita y Parque Chacabuco, así como desde Nuñez debía llegar hasta el Parque Saavedra.

Los recorridos de esos 20 kilómetros debían ser fijados por el Departamento Ejecutivo según el proyecto original que, sin embargo, fue objetado por el cuerpo deliberante, por lo cual se

¹⁶ *Versiones Taquigráficas de las Sesiones del H. Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 22 de mayo de 1908, p. 155.

¹⁷ *ibidem*; *La Nación*, Buenos Aires, mayo de 1908; *El Pueblo*, Buenos Aires, mayo de 1908; *Ordenanzas y Resoluciones sancionadas por la Comisión Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, 1908, p. 76-81.

¹⁸ El plazo de 4 años se introdujo como modificación al texto original, a propuesta de la Comisión de Obras Públicas e Interpretación, por razones de buena administración. Argumentaba que sólo debían otorgarse concesiones por un plazo establecido para que, al vencer, la comuna pudiera introducir modificaciones que considerara pertinentes.

asentó que era la *Municipalidad* la que debía fijarlos. Por último haremos referencia a las cláusulas que fijaban las pautas sobre las propiedades. Estas últimas, según se estipuló, debían pasar a la Comuna al vencer las respectivas concesiones de cada una de las empresas fusionadas, sin obtener por ellas ningún tipo de indemnización. Tal era el caso de las estaciones Portones, Alvear (Centenario), Rivera, y Bella Vista que se sumaban a las de la CTAA que por entonces eran: Caridad, Recoleta, Salta, Central, Almirante Brown, Floresta y Barracas. Su ubicación puede verse en la historia de las respectivas compañías. Las de Bella Vista y Rivera fueron suprimidas cuando se habilitó la gran estación Gaona (General Martín de Gainza entre Gaona y Franklin, en las inmediaciones del monumento al Cid Campeador).

Respecto al material rodante se fijaba que habría de pasar a la Municipalidad su totalidad con un adicional del 12%, en buen estado de conservación, y sin recibir por ello indemnización alguna. Para impedir cualquier maniobra, debía ya especificarse cinco años antes la cantidad de vehículos afectados. Se reafirmaba que no se trataba de una nueva concesión, sino que la fusión proyectaba las vigentes en forma individual pero unificando su término.¹⁹

En las mutuas demandas y otorgamientos hubo, por así decir, insatisfacciones por ambos lados como fruto de las negociaciones. La empresa deseó que se dejara de lado el impuesto aplicado por cada cuadra del recorrido, como también trató de anular los derechos municipales sobre las cuadras a construir para habilitar los nuevos recorridos, pero no lo logró. Por el otro lado, el intendente deseaba levantar las vías del área central por las calles Reconquista, San Martín, Cangallo (Juan D. Perón) y Bartolomé Mitre, al norte de la Plaza de Mayo. Manuel Güiraldes, por entonces lord mayor de la ciudad, decía:

«No debe olvidarse que la concesión del Anglo Argentino durará aún noventa años, que regirá pues en el desenvolvimiento culminante de Buenos Aires, con su barrio inmodificable de la bolsa, de los bancos, del centro de los grandes negocios que atraen a millares de personas, pienso que en ese porvenir cercano fuera de cálculo y ponderación, dada la forma en que crece esta ciudad, será imposible aún el tránsito de los coches, pues la aglomeración de la gente convertirá en vereda toda la amplitud de la calzada actual.»²⁰

Sin embargo debió abandonar su idea ante la insistencia de la empresa de continuar por aquellas calles. Formalizados los acuerdos, se procedió a la reorganización de la red. Si bien el tronco de la CTAA no sufrió importantes modificaciones, salvo algunas excepciones que en general sólo corresponden a empalmes, sí las hubo en las empresas incorporadas. Pretendemos a continuación marcar los cambios principales tomando en cuenta a las compañías extinguidas.

En el área de influencia del ex-Buenos Aires y Belgrano, se trató sobre todo de descongestionar la zona céntrica llevando la terminal de las líneas 33 y 34 a la esquina de Chacabuco y Moreno. Ambas seguían el eje de Esmeralda y Santa Fé (ya no desde la Plaza de Mayo por San Martín) hasta la zona de Pueyrredón en el caso de la primera, y hasta Belgrano la segunda. Siguiendo el mismo objetivo la línea 36 abandonó su punto de partida de Rivadavia y Avenida Alem, para salir de Reconquista y Cangallo, siguiendo el eje de Las Heras y Santa Fe hasta Belgrano. Otro de los objetivos fue lograr fluidez en el tránsito, por lo cual se cortó la línea 32 (Plaza de Mayo-Pacífico) en un loop en Plaza Italia, de modo de evitar las maniobras que ante-

¹⁹ Versiones Taquigráficas de las Sesiones del H. Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 22 de mayo de 1908, p. 155.

²⁰ Mensaje del Departamento Ejecutivo, Buenos Aires, 3 de abril de 1908, en *ibidem*, p. 153.

riormente debían realizarse sobre la Avenida Santa Fe. En otros casos se tuvo en cuenta la rectificación de los trazados, como en la línea 37 (Plaza de Mayo-Belgrano) que ya no iba por Alem, Pueyrredón y Santa Fe, sino que acortaba desde Pueyrredón y Las Heras por esta última hasta Plaza Italia, para continuar luego su ruta. También se creó una línea nueva que no existía en el Buenos Aires y Belgrano, con el número 38. Su origen respondía a la 8 de la CTAA pero ahora prolongada hasta Belgrano. Partía de Constitución para seguir los ejes Salta-Libertad, Quintana, Recoleta; fue prolongada por Junín, Las Heras, Santa Fe, Cabildo hasta Mendoza. La antigua 8 funcionó desde entonces como un recorrido cortado y auxiliar en horas de máximo movimiento.

En la órbita de la ex-Belga-Argentina, sólo se llegó a inaugurar la línea 89 dado que se había fundado apenas un año antes de la fusión. Las restantes que ya estaban concedidas, no habían llegado a habilitarse. La única línea fue entonces rediagramada por completo. Ya no iba desde la Recoleta hasta la estación Bella Vista en la Avenida San Martín y Seguí, sino que tomó por cabecera a la Plaza Italia para seguir por Santa Fe y continuar rumbo al Oeste por Canning (Scalabrini Ortiz), Warnes, Dúngenes (Luis Viale), Añasco, Gaona, Boyacá hasta Avellaneda por la cual luego llegó a Nazca. La número 87, unió la Plaza Alvear con Chacarita recorriendo Junín, Las Heras, Azcuénaga, (Pacheco de) Melo, Larrea, Mansilla, Canning, Rivera (Córdoba), Giribone (Córdoba), Chacarita (luego Ushuaia, actual Jorge Newbery), Triunvirato (Corrientes) hasta estacionar frente al portal del Cementerio. La número 86 partía desde el centro (Chacabuco y Moreno) para continuar por esta última, Bernardo de Irigoyen- Carlos Pellegrini, Córdoba, Gran Chaco (luego Río de Janeiro y actual Estado de Israel), Chubut (Angel Gallardo), Gaona, Añasco y San Martín hasta la Estación Bella Vista aunque luego prolongada hasta la estación Devoto del Ferrocarril Pacífico (San Martín). Y por último la número 88 que unió Belgrano con Flores, recorriendo Juramento, Moldes, (Virrey del) Pino, El Cano, Crámer, (Virrey) Avilés, El Cano, Avenida Del Campo, Garmendia, Trelles, Bella Vista (Donato Alvarez) y Curapaligüe hasta Directorio. El objetivo consistió en unir los barrios de Palermo, Caballito, Flores, Belgrano y el centro con Villa Devoto.

En la zona afectada por el ex-Eléctricos de Buenos Aires no hubo en principio mayores modificaciones. Todas las líneas se estructuraban sobre la Avenida Rivera (Córdoba). Los servicios número 94 y 98 partían de Chacabuco y Moreno llegando por la mencionada hasta el Arroyo Maldonado (Avenida Juan B. Justo) y Chacarita; así como por las actuales Estado de Israel, Angel Gallardo, Gaona, Boyacá y Bacacay hasta Nazca, respectivamente. Como no formó parte del plantel de las compañías antiguas, había visto restringida su accesibilidad al centro. Tras la rediagramación, algunas de sus líneas pudieron ingresar también a aquel sector. La número 95, que partía de Callao y Córdoba para llegar a Chacarita, fue llevada hasta la Plaza de Mayo. La número 96, que vinculaba Callao y Córdoba con Barrancas de Belgrano, fue prolongada también hasta la Plaza de Mayo y tras recorrer Córdoba y Alvarez Thomas, no siguió ya hasta Barrancas sino que continuó por Acha/Donado y Monroe/Nahuel Huapi hasta Villa Urquiza, barrio éste que adquirió por entonces gran impulso. El servicio número 97 fue rediagramado totalmente abandonando su terminal de Callao y Córdoba desde donde seguía por Estado de Israel y Gaona, sino que se lo hizo partir de Barrancas de Belgrano para avanzar por Juramento, Moldes, (Virrey del) Pino, El Cano, Crámer, (Virrey) Avilés, El Cano, Alvarez Thomas, Chacarita, Córdoba, Gascón y Rivadavia hasta la Plaza Once. Y por último la línea número 99 (Callao y Córdoba-La Floresta) fue

también prolongada hasta Chacabuco y Moreno, recorriendo luego esta última, Bernardo de Irigoyen-Carlos Pellegrini, Córdoba, las actuales Estado de Israel y Angel Gallardo, Gaona, Boyacá y Avellaneda hasta Mercedes, desde donde volvía por Bacacay.

Una Resolución Municipal del 29 de setiembre aprobó las modificaciones en los recorridos.²¹ Para efectivizarlas se debieron ocupar 41 cuadras de la Compañía Gran Nacional y 1 del tranvía Metropolitano.²² Las autoridades en realidad no vieron con buenos ojos estas superposiciones porque de hecho implicaban una incorporación parcial. Sin embargo, no resultaba muy importante el tópico por cuanto aquellas habrían de ser incorporadas a la CTAA al año siguiente. La red quedó amalgamada físicamente a partir de noviembre. El gigante tendería a expandirse, como toda empresa, a anular rivalidades políticas y potenciales competidores y, sobre todo, a fagocitar a las compañías menores que aún sobrevivían.

4. LA GRAN FUSION DEL AÑO 1909.

Así como sucedió en el caso de las absorciones de 1908, al año siguiente la CTAA procedió a incorporar a otras cuatro compañías tranviarias: la Gran Nacional - La Nueva, El Metropolitano y La Capital. No eran ciertamente empresas aisladas pues existían ya entre ellas algunos lazos que las vinculaban, como habremos de señalar seguidamente.

La Nueva era una empresa que se había establecido en 1890, por lo cual, sus escasos 35 kilómetros de líneas aún con tracción animal y establecidas por zonas poco pobladas, la situaban entre las empresas débiles. Ello hizo que fuera absorbida por la Gran Nacional que era una empresa más importante surgida también en ese mismo año. Ya a fines de 1904 esta última comenzó su acercamiento a La Nueva comenzando por hacerse cargo de una de sus líneas que recorría Entre Ríos-Callao, desde Garay hasta Guido.²³ Al año llevó adelante el siguiente paso por el cual solicitó autorización para hacer correr sus coches por todas las líneas de La Nueva.²⁴ Luego comenzó el cambio de tracción y en agosto de 1905 la incorporó administrativamente. Ello llevó a la conformación de una empresa que totalizó 123 kilómetros de vías.

Con posterioridad, la Gran Nacional/La Nueva, el Metropolitano (de 33 kilómetros) y La Capital (de 59 kilómetros), comenzaron tratativas para fusionarse en una sola empresa que pudiera resistir la presión de la CTAA (en realidad de la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires). Al advertir lo infructuoso de su estrategia, desistieron de ello en julio de 1907.²⁵

La Capital en cierta forma dependía de la CTAA en virtud de la resolución del 21 de marzo de 1901 firmada por el intendente Adolfo Bullrich, por la cual se convenía que los coches de la

²¹ *Ordenanzas y Resoluciones...*, 1908, p. 178-182.

²² Las superposiciones de uso común con la empresa Gran Nacional fueron: Las Heras de Ayacucho a Pueyrredón (4 cuadras de doble vía), Viamonte de Callao a Talcahuano (5 cuadras), Córdoba de Carlos Pellegrini a Callao (8 cuadras), Gascón de Córdoba a Cangallo (6 cuadras), Salguero de Rivadavia a Córdoba (11 cuadras), Canning de Santa Fe a Mansilla (3 cuadras), lo que totaliza 41 cuadras. Con el tranvía Metropolitano sólo compartió la cuadra de Junín entre Vicente López y Las Heras.

²³ *Actas de las Sesiones del H. Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires*, 30 de noviembre de 1904, p. 697-698.

²⁴ *ibidem*, 31 de julio de 1905, p. 389-390.

²⁵ *ibidem*, 5 de julio de 1907, p. 250.

primera pudieran correr sobre vías de la segunda a los efectos de llegar con la carne desde los mataderos hasta los mercados de abasto. En realidad, todas dependían de alguna manera de la

Se formó desde entonces una gigantesca empresa encuadrada en la Ordenanza del 1° de junio del año anterior. Nuevamente el ingeniero José Pedriali, administrador general de la CTAA, presentó las bases del proyecto ante el Intendente Manuel Güiraldes. La entrevista tuvo lugar el 3 de junio de 1909.²⁶

La Comisión de Obras Públicas del Concejo Deliberante presentó el expediente en la sesión del 12 de julio. El proyecto fue aceptado introduciéndose sólo algunas modificaciones. La ordenanza votada estableció nuevos recorridos, como así también las supresiones. Se autorizaba a efectuar empalmes, a ocupar nuevas calles, y a construir dos grandes estaciones: una en la manzana de Cerviño, Godoy Cruz, Demaría y (Fray Justo Santa María de) Oro, así como otra en la manzana contigua delimitada por Cerviño, Godoy Cruz, Juncal y (Fray Justo Santa María de) Oro.

Las cuatro empresas habían sido adquiridas por la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires la cual, con posterioridad, las enajenó a su vez a la CTAA. La Gran Nacional fue transferida a esta última por escritura del 14 de agosto de 1909, incluyéndose todos sus bienes, la Estación Progreso, la Estación Las Heras, la Estación Palermo, la Estación Boca, un terreno en 5 Esquinas y la usina de Paseo Colón que para esa época se encontraba en posesión de la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE). Todo ya había sido pactado en un convenio celebrado en Londres el 13 de enero. La CTAA pagó por la empresa 597.000 libras esterlinas.

La Compañía La Nueva de Tranvías fue transferida a la CTAA por escritura también del 14 de agosto de 1909, pues en realidad ya integraba parte del activo físico de la Gran Nacional. Es por ello que hay informes y listados en los que no figura esta incorporación. La transferencia comprendía también todos los bienes incluidos la Estación Posadas, la Estación Laprida, la Estación Boedo, y Alcorta. El precio estipulado fue de 250.000 libras esterlinas.

La Compañía del Tranvía Metropolitano había pasado a la compañía General de Tranvías de Buenos Aires por un contrato celebrado con su propietaria original, la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE), por la suma de 9.000.000 de marcos alemanes. Pero el precio se redujo a 7.200.000 marcos por cuanto la compradora tomó de la empresa eléctrica el suministro de energía para sus servicios de acuerdo a un convenio realizado el 8 de setiembre de 1910.²⁷ El Metropolitano pasó luego, de la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires, a la CTAA siendo transferida por la suma de 353.000 libras esterlinas. Se incluían todos los bienes e incluso la Estación Constitución.

La Compañía La Capital de Tranvías Ltda., La Capital de Tracción y Electricidad (proveedora

²⁶ *Memorias Municipales de la Ciudad de Buenos Aires*, 1909, p. 194-196; *La Razón*, Buenos Aires, 3 de junio de 1909, p. 3, c. 7.

²⁷ Vicente Rotta, *ob. cit.*, p. 109-110 y 112.

de energía) y La Capital Extensión Lda. (sección a los Nuevos Mataderos de Liniers) habían transferido parte de sus acciones a la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires, la cual terminó absorbiéndolas por completo. El paso siguiente, como en el caso de las anteriores, fue transferirlas a la CTAA. Es así que por escritura del 18 de octubre de 1909 pasaron a integrar el patrimonio de esta última. Obtenía así todos sus bienes como así también la Estación Vail y la propiedad denominada «Acumuladores» (Provincias Unidas -Juan B. Alberdi-, Albariño, Corvalán, y Manuel Artigas). La suma pagada fue de 1.062.970 libras esterlinas por la compañía de tranvías y su extensión a los Mataderos, así como 90.000 libras esterlinas por la usina eléctrica, con lo cual se pagaron 1.152.970 libras esterlinas.²⁸

Se volvió, como en la fusión del año anterior, a fijar un tope de \$ 50.000 en las utilidades, pasado el cual la empresa se comprometía a abonar un 12% adicional en concepto de impuestos. Los trabajos físicos de integración de la red debían quedar finalizados antes del 10 de mayo de 1910, pues, nada debía empañar los magnos festejos que se preparaban en ocasión del Centenario de la Revolución de Mayo, en cuya oportunidad los más ilustres visitantes habrían de recorrer la orgullosa «París de la América del Sud».²⁹

La diagramación de los servicios fue algo complicada. La red primitiva de la CTAA sufrió algunas modificaciones: 33 líneas quedaron sin cambios, 4 sufrieron algunas variantes, y otras 5 fueron rediagramadas o prolongadas para servir zonas que fueron densificando su población. Las distintas líneas llegaron entonces por Avenida Caseros desde Parque de los Patricios hacia el oeste, se continuó por Pedro de Mendoza hasta el Puente Barracas, se llevaron dos líneas hasta la Estación Buenos Aires (perteneciente a la por entonces inaugurada Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires) y se unió con una línea más las Plazas Once y Constitución. De las que pertenecieron a La Capital, quedaron 3 líneas sin variantes siendo proyectadas las prolongaciones de otras 4 que en realidad no fueron concretadas. En las del ex-Metropolitano, se hizo que la línea número 56 partiera ahora de Callao y Libertador hacia el sur, para unir Recoleta con Constitución y las número 58 y 59 dibujarían un trazado circular entre Constitución, Once, Retiro y Plaza Colón, en sentido encontrado y complementario. Las modificaciones en el área de la ex-Gran Nacional involucraron a 8 líneas, quedando las restantes 2 sin variantes. Los principales cambios consistieron en llevar una línea de Plaza Colón hasta la Boca, cortar otra en Constitución (sin que llegara hasta Amancio Alcorta y Vélez Sársfield por haberse cubierto ese recorrido con la que se prolongó hasta la Estación Buenos Aires), unir la Plaza Colón ya no con Boedo sino con la Recoleta, y trasladar la que corría por Córdoba hasta Gascón y Cabrera por la calle Santa Fe hasta su intersección con (Fran Justo Santa María de) Oro; finalmente, prolongar la línea de San Juan y Colombres hasta Parque de los Patricios.

La idea global era conformar una *red* en el cabal sentido de la palabra. Es por ello que se suprimieron líneas de servicios paralelos y por ende competitivos, sólo justificables por su pertenencia a compañías distintas.³⁰ Entre las suprimidas están las siguientes: 32 (Plaza de Mayo-Plaza Italia), 57 (Constitución-Plaza Colón), 62 (Constitución-Recoleta), 66 (Palermo-Esmeralda y Cór-

²⁸ *ibidem*, p. 110.

²⁹ *Ordenanzas y Resoluciones sancionadas por la Comisión Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, 1909, p. 87-100.

³⁰ Los objetivos de la fusión de 1909 pueden consultarse en las *Memorias Municipales de la Ciudad de Buenos Aires*, 1909, p. 194-195.

doba), 67 (Boca-Jujuy y Pavón), 70 (Plaza de Mayo-Laprida y Cuyo), 71 (Plaza de Mayo-Río de Janeiro y Díaz Vélez), 72 (Alvear y Pueyrredón-Jujuy y Pavón), 75 (Amancio Alcorta y Vélez Sarsfield-Recoleta) y 77 (Constitución-Chiclana y Avenida La Plata). Entre los servicios nuevos podemos enumerar los siguientes: 19 (Plaza de Mayo-Pavón y Avenida La Plata), 23 (Plaza de Mayo-Chiclana y Boedo), 43 (Boca-Flores), 50 (Retiro-Parque de los Patricios) y 55 (Retiro-San Juan y Boedo). Para construir los nuevos tramos de empalme la empresa fue autorizada a ocupar 60 nuevas cuadras. Una consecuencia positiva fue también la implantación de un nuevo servicio de correo por medio de buzones que se ubicaron en los coches. La Dirección de Correos ensayó el sistema en la línea número 1, realizándose la extracción de las piezas en Cangallo y Reconquista, cada hora entre las 6.55 y las 20.55, siendo llevada la correspondencia de allí al Correo para su redistribución.³¹

La CTAA se había convertido en una gran empresa. En 1910 cubría la ciudad con su telaraña de acero de 522 kilómetros, transportando 275.000.000 de pasajeros anuales lo que correspondía al 58% del total de viajeros que se movían por la ciudad. Las líneas que habían sido fusionadas en 1908-9; la cuarta decena le fue asignada ya antes de la absorción al Buenos Aires y Belgrano; la quinta decena individualizó a las líneas de La Capital; la sexta mostraba el origen del Metropolitano; la séptima y octava delataban la pertenencia a la Gran Nacional - La Nueva; la novena le fue asignada a la ex-Belga-Argentina; y por último la décima a las líneas que habían pertenecido a los Eléctricos de Buenos Aires.

Sólo compitieron desde entonces en el ámbito capitalino otras tres empresas con ella: la Compañía Lacroze Ltda. de capital nacional y que transportaba el 13% de los pasajeros, la Compañía del Puerto y Ciudad de Buenos Aires, británica y que llevaba el 1,5%, y la Compañía de Tranvías Eléctricos del Sud que, perteneciendo a capitales nacionales, transportaba sólo un 0,5% del total de pasajeros de la ciudad, suma que era igualmente insignificante al igual que la de las líneas a Quilmes, del Oeste y la de Belgrano.

³¹ *La Nación*, Buenos Aires, 31 de julio de 1909, p. 9, c. 2.

TABLA 9: COMPARACION ENTRE EMPRESAS. 1906 - 1910.³²

AÑO	CONCEPTO	CIA. ARGENTINA	BIENES AJENOS (HETERO)	BIENES ARGENTINOS	GRANDEZAS (LANEJA)	BIENES ARGENTINOS	LA CAPITAL	TOTAL EMPRESAS
1906	Producción Buenos Aires	2,141,429 (48%)	2,141,429 (48%)	—	3,525,176 (17%)	1,171,432 (8%)	2,017,408 (10%)	20,486,026 (100%)
	Existencia coches	787 (48%)	85 (48%)	—	301 (17%)	504 (8%)	133 (8%)	1,789 (100%)
	Coches servicio	586 (50%)	61 (57%)	—	168 (14%)	61 (9%)	74 (4%)	1,170 (100%)
	Existencia km	166 (13%)	36 (8%)	—	83 (17%)	33 (7%)	59 (12%)	477 (100%)
	Pasajeros transportados	92,461,245 (48%)	7,416,405 (48%)	—	34,819,448 (17%)	11,503,762 (8%)	21,438,597 (10%)	201,201,247 (100%)
1907	Producción Buenos Aires	10,173,162 (44%)	873,859 (4%)	40,333 (0.2%)	4,111,567 (18%)	1,099,816 (5%)	2,308,333 (10%)	22,655,842 (100%)
	Existencia coches	844 (43%)	85 (4%)	30 (2%)	437 (22%)	90 (5%)	156 (8%)	1,981 (100%)
	Coches servicio	628 (45%)	59 (4%)	10 (0.7%)	272 (23%)	61 (4%)	100 (7%)	1,389 (100%)
	Existencia km	166 (30%)	39 (7%)	16 (3%)	127 (23%)	33 (6%)	59 (11%)	551 (100%)
	Pasajeros transportados	102,185,598 (45%)	8,330,359 (4%)	41,949 (0.2%)	41,974,289 (19%)	10,688,534 (5%)	22,844,110 (10%)	225,641,746 (100%)
1908	Producción Buenos Aires	11,838,024 (46%)	807,801 (3%)	177,891 (0.7%)	4,500,123 (18%)	1,008,827 (4%)	2,217,136 (9%)	25,458,263 (100%)
	Existencia coches	1,260 (47%)	105 (4%)	38 (2%)	463 (18%)	90 (3%)	157 (8%)	2,594 (100%)
	Coches servicio	970 (50%)	90 (47%)	26 (1%)	331 (17%)	68 (3%)	109 (8%)	1,981 (100%)
	Existencia km	312 (41%)	39 (5%)	31 (4%)	123 (16%)	33 (4%)	59 (8%)	757 (100%)
	Pasajeros transportados	120,372,931 (47%)	8,289,361 (3%)	1,783,517 (0.7%)	45,976,277 (17%)	10,095,345 (4%)	22,331,444 (9%)	255,173,896 (100%)
1909	Producción Buenos Aires	23,731,164 (87%)	—	—	—	—	—	27,344,287 (100%)
	Coches	2,049 (88%)	—	—	—	—	—	2,308 (100%)
	Existencia km	523 (88%)	—	—	—	—	—	616 (100%)
	Pasajeros transportados	241,139,328 (88%)	—	—	—	—	—	274,593,335 (100%)
1910	Producción Buenos Aires	26,067,982 (85%)	—	—	—	—	—	31,501,105 (100%)
	Coches	2,150 (85%)	—	—	—	—	—	2,512 (100%)
	Existencia km	522 (81%)	—	—	—	—	—	648 (100%)
	Pasajeros transportados	274,955,748 (85%)	—	—	—	—	—	323,290,738 (100%)

³² Observaciones a la Tabla 9: en 1906 la empresa Belga-Argentina no se había formado aún. Se han redondeado las cifras decimales, salvo las menores a 1. El número de coches en existencia y en servicio, ha sido registrado en diciembre de cada año. El total de empresas corresponde a toda la ciudad.

CAPITULO 10

CARACTERISTICAS, SITUACION SOCIAL Y LABORAL DEL
PERSONAL TRANVIARIO

1. LOS TRABAJADORES TRANVIARIOS. CARACTERISTICAS TIPOLOGICAS.

Los empleados de las empresas eran en realidad el factor vital de sus servicios. Habremos de analizar en estas páginas algunas características típicas que puedan mostrarnos la forma de vida de aquellos sectores más postergados que se dedicaron al rudo trabajo tranviario. Los *cocheros*, *mayorales* y *cuarteadores*, que se desempeñaban en época de la tracción animal, habrán de dar paso luego al *motorman* y al *guarda*, desapareciendo el antaño valioso aporte del *cuarteador* ubicado al pie de las barrancas, por pasar a ser una actividad trasnochada por el progreso...

La literatura popular, las milongas, los tangos y sainetes, nos brindan algunas semblanzas que permiten adentrarnos en aquel mundo, aunque seguramente con deformaciones. No es sencillo colocar a la literatura, al arte, como auxiliar de una tarea pretendidamente científica como aspiramos a hacerlo en este capítulo sin que, con ello, sintamos traicionar su esencia.

Los tranviarios convivían diariamente en zonas cercanas a las estaciones. Entre los preparativos para poner a punto los coches y la caballada, compartían sus vivencias y moldeaban diálogos que fueron tomados por autores como Angel G. Villoldo. En los cafés de las cercanías, se formaban paneles de controversias, «consejos de estado mayor general» y las «tribunas de sabiduría»... Eran lugares de reunión, charla y juego. En estos boliches, en los cuales se despachaban bebidas alcohólicas, comenzaron a reiterarse las mismas funciones que se registraban en las pulperías de campo, vale decir, también se iba a escuchar y hacer música. Ello produjo la entrada del repertorio rural en un principio, y de la milonga así como el tango con posterioridad.

Las estaciones y los cafés se ubicaron generalmente en las áreas periféricas de la ciudad, donde las propiedades no eran tan costosas facilitándose así la construcción de enormes tinglados y depósitos. Se formó así un área de asentamiento de características semirurales, al cual llegaron tanto el pampeano como el gringo inmigrante. Así comenzó a moldearse una nueva forma de vida que poco a poco fue encarnándose en la urbe porteña, diseñando su esencia. Eran a su vez lugares «de mala vida», donde proliferaban las riñas, los lugares de distracción y diversión de la población masculina: casas de chinas, romerías, prostíbulos, etc. Aquí habrá de nacer el conventillo y el tango.¹

¹ Su nacimiento y desarrollo puede dividirse en etapas: gestación (1865-95), la denominada Guardia Vieja (1895-1917), un período de transición (1917-25), una línea tradicional (1925-68), la denominada Guardia Nueva (1925-49) y por último la Tercera Guardia (1949-68).

Se hace necesario aquí sintetizar en pocas líneas algunos conceptos sobre las características del *tango*. Un proceso realmente complejo se desarrolló a fines del siglo XIX casi exclusivamente en Buenos Aires. Los investigadores coinciden en afirmar que no hay en él influencia indígena, que hay herencia gaucha en los temas e influencia negra afromontevideana en el ritmo. La voz «tango» derivaría, según unos, del vocablo 'tangó' que, entre la población de color, significaba tambor. Para otros, deriva del verbo latino *tango*, *tangis*, *tangere*, que Cicerón empleó en el sentido de tocar o palpar. Finalmente, para otro grupo, derivaría, del nombre de una ciudad, región o fiesta nacional del Japón.

Para Carlos Vega («El tango andaluz y el tango argentino», *La Prensa*, Buenos Aires, 10 de abril de 1932, 2. sec., p. 7) la principal influencia proviene de Andalucía desde donde habría llegado al Río de la Plata incluído en las zarzuelas españolas.

Sin embargo una línea auténticamente local podía observarse en los bailes acompañados por el tambo o tambor utilizados por los negros de Buenos Aires, según se puede advertir en la lectura de un informe del Síndico Procurador de Buenos Aires elevado al Virrey Arredondo en 1791. Sería pues una creación porteña con innegable influencia extranjera.

El amor al tango aparece como un enamoramiento natural de un propio existir vital e individual del hombre hacia su ámbito de pertenencia. En cuanto al sentimiento de rechazo, que también existe, aparece en el intelectual, en el hombre «culto», europeizado, por el origen arrabal, callejero y por la inspiración en las casas de baile, conventillos y lugares de mala vida. Por sus personajes, escenario y vocabulario, generó una polémica aún inconclusa, de adeptos y enemigos.

Esta creación anónima y popular, que reafirmó en forma instintiva lo autóctono frente a la avalancha inmigratoria que iba destruyendo o desdibujando costumbres tradicionales, surgió entonces no como una prolija trama de gabinete cautelosamente tejida por los intelectuales de entonces, sino que plasmaba vivencias netamente porteñas, incisivas, desbordantes en cuanto a los repliegues sociales de la crónica que atañe a la vida misma de la gran ciudad. Esta letrilla popular supo dar cabida a los mil matices de la atmósfera que trató de dar respuesta a las pasiones y cicatrices de sus habitantes.

Los cocheros y mayores de fines de siglo, eran criollos. Se habían trasladado al «barrio» que se transformó en nuevo hábitat de un sector social que había abandonado el campo. Ese campo que no había sabido brindarles suficiente alimento o proporcionarles el mínimo bienestar. Por ello, Buenos Aires se convirtió pronto en destino de miles de personas que llegaron desde el interior y aún del exterior, en búsqueda del mejoramiento de su condición social. Hurgando en la tipología poblacional, podemos afirmar que no hubo demasiadas diferencias entre el «compadrito» y los cocheros o cuarteadores tranviarios. Formaban parte de la masa sufrida de población, «hijos del pueblo y nietos de la necesidad», bravucones, discolos, figurones, sueltos de boca, irónicos, socarrones, pero también aguantadores en sus trabajos. Resultaban ser fiel reflejo de la mutación social que se comenzaba a producir en el país. Eran producto de la Capital Federal, de la desaparición del gaucho, de la gestación de la nueva cosmópolis vinculada al ansia de participación en el mercado y las costumbres europeas, así como de la decantación

de las influencias ampulosas y ruidosas provenientes de Italia y de España.

El personal tranviario era parte de un sector social que deseaba mimetizarse con un nuevo grupo surgente descendiente semiurbano del gaucho, que no quería atarse a un hogar, que era pedigüño, deseaba ser caudillo, que aparentaba elegancia y prestancia como queriendo olvidar, durante el día, la miseria nocturna de la pieza de conventillo así como las necesidades que carcomían su espíritu. Su máxima aspiración era acaparar algún dinero para luego dejar de trabajar, pues consideraba «que era cosa de gringos». Formaba parte de aquel mundillo que abandonaba un trabajo por no querer agacharse, pero que luego debía arrastrarse para limosnear en calles, cafés, y más tarde en los comités...

Su estilo de vida se basaba en el trabajo rudo, pero veían con añoranza la «libertad» perdida en el campo. Las empresas supieron como explotar aquellas necesidades existenciales y dominaron a la masa obrera especialmente por su exceso, lo cual les permitió efectuar selecciones en las formas más arbitrarias.

Detengámonos brevemente en la figura del cochero. Leopoldo Marechal escribió alguna vez:

«El doctor Enrique Prins me describía no hace mucho el empaque de aquellos conductores criollos, con sus camisas bien almidonadas, su pañuelo blanco al pescuezo, sus quepis cantores y sus cornetas de guampa o de metal cruzadas sobre el pecho.

Cada conductor tenía sus toque o fanfarria personal que hacía resonar en los cruces, o frente a tal o cual casa en cuyos umbrales no tardaba en aparecer alguna morenita que le sonreía hasta las orejas.»²

Eran por demás típicas las tonadas compadronas de estos personajes cuando avanzaban sobre las plataformas por las calles de la ciudad y de la periferia. Veamos algunos ejemplos:

Cuando toco el cornetín
y voy con la yunta overa
curiosa, la cuadra entera
sale a mirarme pasar.
Y más de una planchadora
y más de una costurera
suspira con Juan Rivera
el de La Gran Nacional.³

Tari ... Tari
Lo apelan Roque Barullo,
Conductor del Nacional...
con su tranway,
sin cuarta ni cinchón,
sabe cruzar
el barrancón de Cuyo ...⁴

² Leopoldo Marechal, *Historia de la Calle Corrientes*, Buenos Aires, Paidós, 1967, p. 87.

³ Enrique Horacio Puccia, *El Buenos Aires de Angel G. Villoldo: 1860-1919*, Buenos Aires, Sociedad Impresora Americana, 1976, p. 130 y 132.

⁴ Homero Manzi y Cárulo Castillo, «Cornetín» (tango).

Y me sucedió señores, por no querer trabajar
que me dieron la galleta y la tuve que pasar
pero luego cuando vieron que era justa mi razón
me rogaron que volviese nuevamente a la estación.⁵

Soy cochero de tranvía,
soy de «La Gran Nacional»
y dudo si hay otro igual
en toda la compañía.⁶

Estos personajes dieron nacimiento a las primeras figuras típicas del sainete porteño. En personajes del interior, aun no atañados, o con los carreteros, como hoy día entre cocheros y «tacheros»... (ómnibus vs. taxis). Manejaban las riendas con la izquierda y con la derecha bajaban el cuerno o corneta enviando, como un heraldo, un aire que marcaba con celebridad «su» nota característica y mediante la cual se lo identificaba ya desde la lejanía; era una llamada musical, con un estribillo de su invención y de la cual tomaron las letras los escritores populares dando nacimiento a los tangos más antiguos de la última década del siglo. Aquellas onomatopeyas habrían de ser reenlazadas por un nuevo instrumento germánico, el bandoneón, que le cayó «como anillo al dedo» al tango.

Los temas musicales se habían reducido al principio al toque de «Arrorró» y a la «Marianina», y luego se agregaron toques tomados de la marcha de «Boccaccio», la polka «Fatiniza», la habanera «El amor es la vida», la «Marsellesa». Al parecer, la melomanía de los cocheros tomaba su más poderoso vuelo por la noche, como los ruseñores, y cuando el tramway se apartaba en su trayecto de las calles centrales, «soplaban entonces a más y mejor».

En cuanto al carácter del personal, podemos sintetizar en base a lo leído a través de 30 años de periódicos, que estaba tanto el que devolvía objetos de valor perdidos a sus dueños, como el que expulsaba de un puñetazo a un pasajero tras alguna discusión, o los que se batían a duelo muriendo algún cochero de un puñalada; estaba el amable como el iracundo.

Los mayores eran los responsables del coche. A ellos se le atribuía toda la carga judicial respecto de la seguridad de los pasajeros y del vehículo. Luego se los conoció por guarda aunque erróneamente se confundió su figura con la del conductor del vehículo. Hubo sainetes porteños que también rescataron su estampa. Carlos Alberto Silva escribió «El joarda siete corenta y coatro», que transcurría por completo en un ambiente tranviario siendo nuevamente la problemática central la que plasma la situación social derivada del impacto inmigratorio junto al trasfondo amargo de la ciudad progresista y pujante en oposición a la miseria de los suburbios y de los conventillos, las huelgas y las desesperanzas. El mayoral formó parte de los personajes típicos porteños entre quienes estaban también el pícaro, el político de comité, el gringo, el provinciano ingenuo, las muchachitas de barrio, los cocheros, los cuarteadores tranviarios, los

⁵ Oscar Del Priore, «Angel Villoldo» (En: *Historia del tango*, v. III, Buenos Aires, Corregidor, 1977, p. 363-364).

⁶ Luis Ricardo Furlan, *La poesía lunfarda*, Buenos Aires, CEAL, 1971, p. 97.

guapos y los compadritos. El ingenio nativo buscó en el sainete y en su temática local el refugio que representara su propia existencia, frente a la burguesía que encontraba en el teatro europeo una forma de acercamiento hacia una cultura más elaborada y refinada a la que deseaba pertenecer aunque más no fuera desde lejos.⁷ El trato íntimo que era habitual entre los pasajeros y el mayoral, en una Buenos Aires que aún no había sufrido la explosión urbana y demográfica que la habría de caracterizar con posterioridad, hacía que al descender el pasajero devolviese el boleto al guarda para que éste pudiera revenderlo. Era así como se retribuían algunas «gauchadas» como el esperar a alguien para que no perdiera el coche, o la colaboración con algunos bultos. A eso se lo llamó «degüello». En definitiva, esta improvisada propina perjudicaba a las compañías por lo cual apareció la en principio vista como muy antipática figura del *inspector*. En realidad para la mentalidad de la época, era considerado con desprecio (de allí su mote de «chancho») por cuanto ponía en duda la honra de los pasajeros y del personal.

Hasta entonces, los mayorales sacaban más con ese «sistema» que lo que recibían de sueldo. La obligatoriedad de retención del boleto para ser controlado comenzó a hacerse efectiva desde el 7 de enero de 1892. El hecho provocó que se pensara en un paro contra la medida «que afectaba a los trabajadores», acción entonces propiciada por grupos de presión socialista, aunque sin éxito.

La falta de cambio, cuando los boletos costaban 8 centavos, también produjo todo tipo de situaciones, insultos y violencias. No faltaron altercados que culminaron cuando el mayoral le revoleaba la boletera -verdadera arma cilíndrica de plomo- por la cabeza a algún pasajero que no deseaba verse estafado. La legalidad y la práctica, son dos aspectos de constante irritación en nuestro medio, en el cual, se enfrentan quienes asumen como son las cosas y quienes apelan a como debieran ser... Las boleteras aparecieron cuando se incorporaron los boletos de rollo; éstos reemplazaron a los de talonario cuando se extendió la tuberculosis entre el personal a fin de evitar entrar en contacto con boletos «salivados» al desprenderlos del talonario.

El cuarteador, era un personaje independiente que con su caballo esperaba al pie de una barranca o en la cuadra en que hubiera algún cuesta, para ayudar en el tiro de los vehículos hasta superar el obstáculo y volver a su lugar en espera del siguiente coche. Se lo consideraba un privilegiado por su autonomía. Podía quedarse largos ratos conversando con la gente o incluso podía estar bastante tiempo en boliches esquineros para comer una tajada de sábalo frito, pan criollo y alguna copa para amenizar.

Cuando aparecía el tranvía, un «golpe» de cornetín avisaba si venía con «necesidá». Si el coche estaba vacío (liviano), la corneta daba una nota y si venía muy lleno o con los animales pesados, dos toques agudos lo advertían. El caballo interpretaba con seguridad aquella señal; el cuarteador se aprontaba, tomaba con la derecha las riendas, con la izquierda el balancín de los tiros, y con andar parejo y medido, hombre y animal se acercaban a las vías y quedaban a la distancia prudencial requerida a la espera del coche. Cuando exactamente pasaba por allí, se movían de modo que el cuarteador alzaba el pie y se trepaba al estribo delantero, en golpe impecable, y el caballo comenzaba a andar al mismo paso de los otros dos que traían arrastrando

⁷ Cristian G. Werckenthien, *El tranvía y su gente. Un análisis social a través de la literatura de Buenos Aires. IV Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires, La Historia a través de la literatura*, Buenos Aires, Municipalidad, 1988, p. 273-293.

el tranvía. Cuando el tranco de las bestias quedaba igualado, el hombre prendía el gancho del balancín en un agujero de la plataforma; era entonces cuando el caballo adicional pegaba el envión, tan notable que los pasajeros lo sentían dentro del coche, mientras el cochero pegaba con el mango del látigo sobre el piso de la plataforma a fin de estimular la colaboración de sus pingos. Cuando la cuesta era importante los tres animales se estiraban sobre los adoquines aplastando las ancas en el esfuerzo pechero. Se escuchaba generalmente entonces algún saludo o monosílabo entre los empleados de la empresa o continuar algún comentario comenzado dos apenas se atrojaban las riendas, y la bestia entendía y aminórala su marcha para que su amo pudiera desenganchar; los otros dos seguían su ruta mientras el cuarteador volvía a la parada.⁸

Los cuarteadores tenían parada en distintos lugares de Buenos Aires. Los hemos registrado en: 25 de Mayo y Piedad (Bartolomé Mitre), Cuyo (Sarmiento) y Andes (Presidente José E. Uriburu), Belgrano y Balcarce, Rivadavia y Paso, Montes de Oca y Uspallata, Bolívar y Chile, Paseo de Julio y Viamonte. Muchas eran las quejas de los vecinos cercanos a estas paradas pues allí se producían incidentes violentos, además de asemejarse a verdaderas tolderías donde se ocupaba la vía pública, las entradas a las fincas, se jugaba a las cartas y se advertía todo el servicio que acompañaba al mate amargo...

Con el correr de los años, aquellos cocheros criollos sin una preparación especial ni nada parecido fueron paulatinamente reemplazados por los *motormen* instruidos por las empresas en la conducción de coches. La inmigración había atraído un nuevo tipo de mano de obra en la que se destacaban en número los españoles e italianos. No había requisitos para tomarlos; eran pobres, necesitaban trabajos no especializados, eran analfabetos, y poco a poco conformaron el plantel de las empresas desplazando a la masa de cocheros criolla aún más rústica que aquéllos.

Las técnicas del manejo de los eléctricos fueron enseñadas por las compañías primordialmente a los más jóvenes y también a los aspirante extranjeros, dejando algo de lado a la masa trabajadora local. Se decía, por el aspecto y el uniforme, que se los había vestido «de alemanes y se han afeitao»... Los mayores, pensaban que el progreso no les habría de dejar «ni un poquito de recuerdos»...⁹

Terminada la conversión del sistema tractivo en 1908, se impuso un examen de conductor que era fiscalizado por las autoridades municipales. En ese año se habían sometido a esa comprobación unos 377 motormen de los cuales fueron rechazados 145.¹⁰ Los aspirantes eran instruidos en cada una de las compañías. Primero practicaban la conducción en controles fijos en tierra así como se los movilizaba en un coche escuela especial aproximadamente durante una semana. Luego pasaban a los vehículos de pasajeros durante 20 días bajo supervisión de un inspector. Tras este lapso de instrucción, debían dar un examen de competencia. Si aprobaban, se les entregaba su *brevet* (carnet) con el cual quedaban autorizados a trabajar.¹¹

⁸ Bernardo González Arrii, *Ayer Nomás*, Buenos Aires, Academia Argentina de Letras, 1983, p. 187-192.

⁹ *Caras y Caretas*, a. VIII, n. 360, 26 de agosto de 1905, s.p.

¹⁰ *Memorias Municipales de la Ciudad de Buenos Aires*, 1908, p. 419.

¹¹ *Fray Mocho*, a. III, n. 114, 3 de julio de 1914, s.p.

Muy vasta es la literatura que se ha nutrido en la observación y las costumbres de estos trabajadores del riel. El tranvía se había convertido en un hito importante del desarrollo citadino por lo cual no pudo quedar ausente de la pluma y la letrilla popular. Aquel ámbito de estudio, de escuela, de lectura, de amores, aventuras y paseos, se convirtió pronto en personaje de las más variadas formas del arte porteño. Es la razón por la cual diversas composiciones fueron creadas por completo en su inspiración. Recordemos sólo algunas. Entre los *tangos* conocemos:

«Cornetín» de Homero Manzi y Cátulo Castillo con música de Pedro Maffia.

«El Cochero de Tranvía» de Luciano Payet.

«Talán-Talán» de Alberto Vacarezza con música del maestro Delfino.

«Prohibido Fumar» de Alberto Vacarezza.

«Completo» de Alberto Vacarezza.

«No señora voy torcido», de Pedro D. Sofia (ante una señora que pregunta si el tranvía sigue derecho).

«Como olvidarte viejo tranvía» de Alberto Marino.

«Pepino el 88».

«El Cochero de Tranway» de Angel G. Villoldo (inspirado en el café cercano a la estación de Santiago del Estero y Chile).

«Los Tocayos» de Angel G. Villoldo. (Es autor de la letra y música. Se trata de un dúo entre una planchadora y un motorman. Villoldo se inspiró en su antiguo oficio de cuarteador que desempeñara por la actual calle Montes de Oca en Barracas).

«Nueve Puntos» de Francisco Canaro.

«El Eléctrico» de Vicente Greco.

«El último tranvía» de Agustín Cuzzani.

«Muy de Plataforma» de Luis Tessaire.

«Tomá p' al tranguay» de E.M. de Alarcón.

«La Cucaracha» de Colón y Robledo.

«La Carreta» de Octavio Barbero.

«Fuera de riel» de Arnoldo Liberman y Edgardo Gili con música de Rubén Mazza.

«Tiempo de Tranvías» de Garelo y Negro.

«Si yo tuviera un tranvía» de Héctor Negro.

«Desde un tranvía» de Héctor Negro.

«Cantomilagro del talán-talán» de Héctor Negro.

Milongas:

«El Carrero y el Cochero» de Angel G. Villoldo.

«Milonga del Mayoral» de Cátulo Castillo y Aníbal Troilo.

Vals:

«El Imperial» de José R. C. Marmon.

Novela:

Un idilio de tranvía de Ismael Bucich Escobar.

Sainetes:

Gabino el Mayoral, de Enrique García Velloso.

El Joarda Siete Corenta y Coatro, de Carlos Alberto Silva.

El Guarda 323, de Armando Discépolo y R. J. de Rosa.

Todo tranquay que camina va a parar a la estación, de Florencio B. Chiarello.

2. LA SITUACION OBRERA. SURGIMIENTO DE LOS GREMIOS. CONFLICTOS Y HUELGAS.

Los trabajadores de las distintas compañías formaban en sí un verdadero ejército. Además de los cocheros y motormen, guardas y mayores, postillones, cuarteadores e inspectores, había carpinteros, herreros, pintores, capataces, peones para el mantenimiento de las vías, estaciones y galpones, personal para atender y reemplazar a las yuntas, maniobristas, además del personal administrativo y directivo. En una nación tan cambiante como era la Argentina hacia 1880, resultó lógico que se produjeran distintas transformaciones sociales, y en ese marco, que estallaran ciertos conflictos entre los empleados y las compañías.

La organización constitucional, la continuidad presidencial, el eclipse del cuero y el saladero y la apertura hacia el mercado europeo, la atracción de brazos y capitales desde el Viejo Mundo así como la incorporación del territorio pampeano que esperaba ávido ser trabajado, hizo que se propiciara la gran inmigración que vino a transformar por completo nuestra sociedad. Los recién llegados, sumados a los criollos, habrán de conformar un sector de trabajadores urbanos ahora más numerosos pero de características predominantemente artesanales y sin ninguna preparación.

Tras breve lapso, fueron adquiriendo «conciencia de grupo», y comenzaron a nuclearse en asociaciones mutuales estructuradas tanto por colectividades de origen como por oficios, buscando así ayuda y protección común ante distintas situaciones que pudieran oponérseles y que fueran adversas. Aparecieron entonces las primeras manifestaciones del movimiento obrero argentino. Ya en 1857, se fundaron las asociaciones españolas: Montepío de Monserrat, De Catalanes, la Sociedad Española de Beneficencia y la Asociación Española. Le siguieron las primeras asociaciones italianas en 1861-2, como Unione e Benevolenza de Rosario, y luego se formaron muchas otras. Entre las que nuclearon a los trabajadores por oficios, podemos citar a la Sociedad Tipográfica Bonaerense establecida en 1857 por los linotipistas de Buenos Aires la cual, veinte años después, se transformó en Unión Tipográfica, sosteniendo en 1878 la primera huelga argentina de un mes de duración. El fruto conquistado fue entonces las jornadas de 10

horas de trabajo como máximo en invierno y de 12 horas en verano.

Los obreros se agruparon dentro de la estructura social siguiendo líneas de pensamiento definidas que tomaban su accionar en relación a ideas políticas muy precisas. En tal sentido se vio aparecer distintas líneas reivindicatorias. Los *socialistas* tuvieron su exponente en el Club Vorwärts formado por refugiados obreros que en 1883 habían emigrado de la Alemania de Bismarck. Fue el primer grupo importante que difundió el socialismo en la Argentina. Instaron a los trabajadores a adoptar técnicas parlamentarias no revolucionarias para mejorar su situación. Su actitud moderada no fue del todo interpretada por españoles e italianos quienes siguieron al anarquismo, más vehemente, y al cual habían visto actuar ya en la Europa de la que emigraron. En abril de 1894, apareció su órgano periodístico La Vanguardia y en agosto el Centro Socialista Obrero.

Los *anarquistas* (en sus vertientes anarco-comunistas y anarco-individualistas), aparecieron en escena al mismo tiempo que los socialistas, aunque contraponiéndose a ellos. Aún cuando tenían idénticos fines, deseaban formar una sociedad radicalmente nueva y pura, proponiendo como método la huelga general revolucionaria. Fue también el grupo que organizó distintos atentados terroristas en la primera década de nuestro siglo, como habremos de referir más adelante.

Los *sindicalistas* representaron otra línea que, a diferencia de las anteriores, surgió a partir de las organizaciones gremiales y creció como ideología pragmática y no política, basada en las necesidades inmediatas de los trabajadores.

Los *católicos* formaron núcleos obreros patrocinados por la Iglesia en oposición a los socialistas, anarquistas y sindicalistas. Se basaron en las directivas impartidas por León XIII, quien en 1891 promulgó la *Encíclica Rerum Novarum* reaccionando, desde otro ángulo, a la explotación capitalista. Expresaba en ella que era imprescindible formar asociaciones obreras católicas para evitar que los socialistas excitasen el odio de pobres contra ricos y para evitar la sustitución de la propiedad privada por la colectiva. Así surgieron los Círculos de Obreros, naciendo el primero en 1892 por inspiración del padre Grote.

Las cuatro líneas persiguieron el mismo fin cual era promover el bienestar del sector obrero aunque los caminos para lograrlo fueron muy distintos. No habrán de faltar por cierto, en su largo proceso posterior, fuertes encontronazos entre sus seguidores y dirigentes, predominando alternativamente unos u otros en cada uno de los gremios establecidos, según los tiempos y las circunstancias.

3. FORMACION DE LAS PRIMERAS ASOCIACIONES DE OBREROS TRANVIARIOS A FINES DEL SIGLO XIX.

La evolución de los gremios tranviarios tuvo origen en la línea sindicalista, seguirá la ideología anarquista desde 1919 cuando se fundó la Unión Tranviarios y, en la década del '30, se habrá de enrolar en el socialismo dentro del cual permaneció muchos años.

Como aconteció en distintas actividades, también los tranviarios de comienzos de la década del '80 comenzaron a vincularse para lograr conformar una asociación que los protegiera. El proyecto consistió en unirse, no frente a las empresas y sus dueños a quienes no veían aún como enemigos, sino para sortear obstáculos de la vida o contingencias circunstanciales, pues así eran consideradas las enfermedades o los despidos. Las compañías en principio no vieron bien la unión de su personal pues ello podría derivar, según ellas, en actitudes subversivas. Bien pronto sin embargo encontraron la forma de manejarla de tal modo que no se volviera en su contra. En 1883 se organizó la Sociedad de Mayores y Cocheros de Tranvías. Fue la primera institución que habría de nuclear a algunos trabajadores del transporte. Se formó cuatro años antes del nacimiento de La Fraternidad que desde entonces congregó a los maquinistas y foguistas del ferrocarril, y que siempre se ha considerado la institución decana en el área por su larga supervivencia.

La Sociedad había sido constituida por los empleados del Tranway Central. La integraban unos 200 socios, siendo la cuota de ingreso de \$m/c 100 y la cuota mensual de 25. Se había logrado formar a mediados de 1883 gracias a la voluntad del gerente de la compañía, el señor José de Chapeaurouge. La Comisión Directiva se constituyó nombrando a Francisco Basso como presidente, a Nicolás Castañeda como secretario, a José Bessio como tesorero y a Modesto Zelaya y Benito Chas como vocales. Como presidente honorario se eligió al señor Federico Lacroze (h), a cuya distinción aquél correspondió donando a la Sociedad la suma de \$m/c 5.000,-. El local provisional de funcionamiento fue la propia estación tranviaria de Corrientes y Medrano.¹² En 1887 se constituyó la Sociedad de Socorros Mutuos que formaron los empleados de tranvías.

El gremio de los empleados del Tranway Central había sido muy activo en el movimiento obrero. En 1890 integró el congreso que intentó organizar la primera central obrera nacional.¹³ Sin embargo aquellos objetivos no pudieron cumplirse sino hasta 1891 cuando se creó la Federación de Trabajadores de la Región Argentina, que fue la primera central del país.

A comienzos de 1890 se disolvió la Sociedad Cosmopolita de Socorros Mutuos de los empleados del Tranway Central, pues había desaparecido la empresa que fue incorporada al Anglo-Argentino. En su lugar se fundó entonces la Sociedad de Socorros Mutuos de los Empleados Unidos.

Poco a poco las sociedades se fueron convirtiendo en agrupaciones de resistencia frente a las empresas, vale decir, al capital. El instrumento utilizado para lograr sus objetivos fue invariablemente la huelga. Estas no eran nuevas en el devenir de la historia, pues ya aparecían en distintos testimonios históricos con mayor o menor detalle, desde los remotos días del País de las Pirámides, en la antigua Roma, y más aún en épocas recientes. Si bien no era algo novedoso como instrumentación, sí lo era, el paulatino reconocimiento de aquéllas como derecho de los trabajadores. Esta conquista es muy posterior al período que estamos analizando pero nos resulta en este punto importante señalar cómo y de qué forma se fue avanzando hasta esa meta social.

¹² *La Nación*, 12 de julio de 1883, p. 2, c. 1.

¹³ Fue el segundo congreso organizado. El primero se había reunido el 29 de junio de 1890, pero debió interrumpir sus sesiones debido a la Revolución de Julio que derrocó al presidente Juárez Celman.

El rápido incremento de los obreros dedicados a la actividad tranviaria, pues se inauguraban numerosas líneas y empresas, hizo que se agremiaran los empleados en nuevas instituciones. Cuando en 1883 había surgido la primera sociedad había unos 1100 trabajadores y, hacia 1890, la cifra se había triplicado. El 21 de octubre de 1892 surgió la de los Empleados de Tranvías, el 11 de agosto de 1893 el Sindicato de Mayores y Cocheros de Tranvías¹⁴ y en 1895

¹⁴ La Sociedad Cosmopolita de Mayores y Cocheros. Son estas las primeras asociaciones.

Las condiciones de trabajo eran muy duras en aquella época. Se trabajaba entre 10 y 12 horas diarias, incluyendo los domingos y feriados en los cuales la actividad, por lo general, era aún mayor. El ritmo laboral era sin duda excesivo y librado a las necesidades del servicio, más que teniendo en cuenta la resistencia física del personal. La escasa protección de que gozaban, la variación de turnos, los servicios rotativos, la rusticidad de las condiciones de trabajo (aún debían conducir en plataformas abiertas) pueden brindarnos un cuadro certero de la situación. En la mentalidad de la época el empleado no merecía ningún tipo de contemplación.

Respecto de los ingresos que percibía el personal es difícil generalizar. Cada empresa gozaba de total libertad en lo que a pagos se refiere. Hasta en una misma compañía podían variar las remuneraciones de acuerdo a las líneas. En Anglo-Argentino, por ejemplo, mientras que en general se pagaba a los mayores el 8% de las entradas lo que representaba de \$ 2,5 a \$ 4 por día, en la línea de Plaza de Mayo-Recoleta sólo cobraban \$ 2,5. Es por ello que cuando en la empresa se deseaba castigar a uno de sus mayores, se lo transfería a una línea donde cobraba menos. En general, el sueldo era similar en todas las compañías. Precisemos, sin embargo, que La Capital era la que pagaba los más bajos, y el Anglo-Argentino los más altos.

Para lograr imponer algunas mejoras, las asociaciones de tranviarios recurrieron a la huelga. Las hubo en 1890, en 1891, 1894, 1895 y 1896. No tendría sentido describir las alternativas de cada una de ellas, sobre todo por sus motivaciones comunes: reducción de horarios, aumento salarial y reconocimiento de los sindicatos por parte de las empresas. Detengámonos sólo en una de ellas para brindar un análisis un poco más pormenorizado de las circunstancias. En enero de 1895 fue declarada una huelga por la Sociedad Cosmopolita de Mayores y Cocheros.

El 19 de enero por la noche se reunieron los trabajadores en una asamblea en el Prado Español. El grupo humano era en realidad heterogéneo no sólo por pertenecer sus miembros a distintas empresas, sino porque se advertía que entre ellos había personas que no eran del oficio. Estos últimos, al parecer, eran elementos infiltrados y politizados que instaban a la huelga y que se consustanciaban menos con la problemática específica del sector. No dejaban de sorprender al resto con un nuevo léxico que paulatinamente fue incorporándose entre los asistentes de ese tipo de reuniones: «igualdad de clases», «nivelación de capitales», «participación obrera», etc, etc. Consecuentemente, el día 20 amaneció una ciudad sin tranvías.

La medida se prolongó también el 21, pero al siguiente el servicio comenzó a normalizarse. Los resultados de esta lucha no fueron positivos en lo inmediato. El principal objetivo, que consistía en lograr el reconocimiento del gremio, no se había logrado. Esos agrupamientos eran

¹⁴ Martín S. Casaretto, *Historia del movimiento obrero argentino*, s.n.t., p. 30.

catalogados en forma negativa por los empleadores porque implicaba legalizar las uniones que podían llegar a actuar contra los intereses de las empresas. Otro problema fue vencer el temor de algunos trabajadores que dudaban en integrar sus filas pues podía ser interpretado como una traición a la fidelidad debida con las compañías y hasta hubieran podido sufrir represalias ante el no cumplimiento de la «sumisión debida».

A decir verdad, la situación creada entre el capital y el trabajo era nueva. Las empresas se sintieron tocadas por la fuerza obrera que se unía contra ellas. Comenzaron por no dar demasiada importancia ni a los gremios ni a las huelgas, pero pronto advirtieron que, si bien lentamente, aquellas fuerzas, iban en aumento.

El saldo de la huelga de enero de 1895 fue negativo, como ya hemos referido, si se considera el logro inmediato. Noventa personas quedaron sin trabajo pues no pudieron justificar su inasistencia y otros quedaron suspendidos.

Las líneas de tranvías se habían multiplicado en la ciudad, lo cual llevó consigo un aumento proporcional en los empleados del sector. Hacia fin del siglo, había unos 6000 de los cuales 2500 eran mayores efectivos y suplentes, 3000 cocheros entre ambos tipos, unos 300 cuarteadores y 200 inspectores. Una de las asociaciones obreras llegó incluso a publicar un periódico bimensual titulado *El Tranvía* cuyo director fue el señor J. Barberis. Se pretendía allí crear una conciencia encaminada a la defensa de los intereses comunes de los empleados de las empresas tranviarias. Es así como la asociación Empleados de Tranvías creía contribuir a la lucha social de sus afiliados.

A comienzos de nuestro siglo hubo algunos indicios que daban la pauta de haber arribado a la culminación de una etapa. El proyecto de la «Generación del 80» se había logrado en gran parte: se había obtenido la estabilidad presidencial, la explotación agrícola-ganadera, se había impuesto un sistema educativo liberal, se habían atraído capitales extranjeros y se había logrado provocar la inmigración de miles de pobladores europeos. Los objetivos habían sido cumplidos pero, con ellos, había nacido un nuevo segmento social que comenzó lentamente a conformar una identidad propia y a tomar conciencia de su existencia, en primer lugar, y de su incipiente poder con posterioridad. Comenzó así un tímido reclamo sobre reparto del poder político y económico que, luego, habría de madurar para ser plasmado en una firme base política que habría de converger en las bases mismas del Radicalismo que llevó al gobierno a Hipólito Yrigoyen en 1916.

En Occidente había aparecido la democracia de masas que se comenzó a perfilar como única legitimadora de las autoridades de gobierno. En el Imperio Alemán y en la República Francesa desde 1871, en Suiza desde 1874, en España desde 1890, en Bélgica desde 1893, en Holanda desde 1896, en Noruega desde 1898 y en Italia, al igual que en nuestro país, en 1912.

Desde entonces, los sectores medios de nuestra sociedad, formados en gran parte por los hijos de los primeros inmigrantes, obtuvieron la ansiada participación en el espectro político nacional. Los primeros años del siglo marcaron precisamente esa transición que hubo de culminar en la Ley Sáenz Peña por la cual se posibilitó el voto libre, secreto, individual y obligatorio por la cual llegó Yrigoyen a la presidencia.

El trabajador criollo se hallaba menos dispuesto que el inmigrante, el cual se había incorporado mayoritariamente a la actividad tranviaria, a cuestionar el orden social y económico existente. En consecuencia, los recién llegados no tuvieron oposición alguna en la práctica cuando comenzaron a organizar y conducir el movimiento obrero embrionario.¹⁵

En ese corto devenir se dieron distintas etapas. Uno de esos hitos corresponde a la firma del primer convenio colectivo de trabajo, de fines de 1901, entre los obreros y patrones marmoleros. Podemos afirmar sin embargo que las condiciones generales de trabajo no habían variado demasiado pues continuaron los enfrentamientos, las huelgas y las luchas. Hacia 1902 la «gimnasia revolucionaria» prestó marco a casi toda actividad tanto de la producción como de servicios. En varias oportunidades terminó en forma sangrienta.

Los tranviarios no quedaron al margen de la situación. El Anglo-Argentino debió soportar paros parciales. El 20 de noviembre de 1902, estando en formación su sindicato, los trabajadores declararon una huelga total. Los reclamos fueron más o menos los mismos de siempre: la reducción a 8 horas máximas de trabajo, el aumento del jornal a \$ 4 netos y sin distinción de cargos, la provisión de un uniforme por parte de la empresa, el reconocimiento del sindicato, y que no hubiese despidos entre los adherentes a la huelga.

El reconocimiento gremial era fundamental para los obreros dado que se quería estructurar una nueva relación basada en un cierto equilibrio de fuerzas que garantizara un trato más considerado que el de una mera relación individual.

El 22 de noviembre de 1902 comenzó en el país una huelga general. Fue la primera de Latinoamérica. El movimiento principió en el puerto de Buenos Aires y pasó hacia los demás. El plan consistió en afectar la llave principal de la economía agroexportadora del país. En la Capital Federal quedaron paralizados los tranvías, los ferrocarriles, las fábricas y hasta los comercios cerraron sus puertas hacia el mediodía. El casco céntrico quedó desolado en parte también por la población que nunca había vivido un hecho semejante. Las empresas tranviarias de Rosario también abandonaron sus tareas. La respuesta oficial por supuesto no se hizo esperar, por lo cual la policía comenzó a allanar las sedes sindicales, a emplear informantes en los gremios, a detener a sus dirigentes y a prohibir sus periódicos. Dejaron de salir *La Protesta Humana* y *La Vanguardia* durante los 30 días en que duró el Estado de Sitio. En realidad las huelgas eran propiciadas por los anarquistas dado que los socialistas trataron de buscar un acuerdo entre los sectores en choque y el gobierno, pues consideraban que las luchas salvajes sólo conducían a la derrota.¹⁶

Desde el Estado se reaccionó mediante la sanción de la Ley de Residencia (número 4144) mediante la cual se autorizó a deportar a todo extranjero cuya conducta comprometiese la seguridad nacional e impidió la entrada de los que fueran culpables de algún delito. Fue recién derogada en 1958. El efecto que causó fue, sin embargo, contrario a lo esperado ya que inyectó aún mayor presión en los ya caldeados ánimos.

¹⁵ Samuel L. Baily, *Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina*, Buenos Aires, Paidós, 1984, p. 20.

¹⁶ Julio Godio, «Argentina, noviembre de 1902: ¡A la huelga general!» (*Ibero-Americana Pragensiana*, Anuario del Centro de Estudios Ibero-Americanos, a. XI, Praga, 1978, p. 69-85).

El 21 de noviembre de 1903, a un año de la huelga general, nuevamente al Anglo-Argentino debió soportar la paralización de los servicios. Muchos trabajadores adhirieron y ello provocó que los coches sólo continuaran circulando en la línea que llevaba a Floresta. Estos fueron protegidos por agentes armados que viajaban en las plataformas. Los reclamos de los trabajadores giraron alrededor de los temas de rutina, a los que se agregó un planteo particular: la readmisión de un empleado destituido. El señor Nippel, gerente de la empresa, contestó que «había sido separado del empleo porque, además de tener en su foja de servicio varios choques y accidentes, *de trabajo.*»¹⁷ Era ésta la actitud tomada por casi todas las empresas, en marcado contraste con compañías de otras actividades, que hasta habían sugerido la agremiación.

Todas las demandas, entre las cuales estaba la petición de que no se descontara de sus haberes el costo del uniforme, fueron respondidas con las mismas evasivas de siempre: que se elevarían al directorio de Londres para su consideración... Y por si las cosas no habían quedado claras, el señor Nippel expresó que en el caso de trabajar menos de 10 horas, les sería descontado lo que faltase en su cumplimiento, «por razones de servicio y para pagar al suplente».

Para que la ciudad no quedara incomunicada, la Intendencia Municipal gestionó ante la gerencia del Anglo una autorización para que por sus vías pudieran correr provisionalmente coches de otras compañías. Los porteños vieron en aquellos días como coches de la Buenos Aires y Belgrano llegaban a los barrios apartados de Flores, Barracas, Corrales, etcétera. El personal del Ministerio de Marina se encargó de cubrir los puestos de conductores. Las empresas rivales del Anglo salieron con ventajas de este conflicto interno, no sólo desde el punto de vista económico, sino como una pequeña «venganza», pues muchas aún circulaban con tracción animal frente a la poderosa ya electrificada pero, aún así, paralizada por las circunstancias. Aquellos días habían visto nacer a la Sociedad Cosmopolita de Apoyo Mutuo y Mejoramiento del Gremio.

El año 1904 también tuvo sumido en huelgas al país. Se desarrollaron en la CADE, Compañía Primitiva de Gas, Bieckert y Palermo, así como en la fábrica de chocolates Saint. También se habían plegado distintos oficios en forma circunstancial como los albañiles, arquitectos, constructores, telefonistas, electricistas, gasistas, cocheros y otros. Se desarrollaron en Buenos Aires, Rosario, en los ingenios tucumanos y en los obrajes de Salta así como entre los esquiladores del sur.

En nuestra ciudad, la conmemoración del 1° de mayo de ese año resultó especialmente trágica.¹⁸ Al llegar los manifestantes de la Federación Obrera Regional Argentina (FORA) a las cercanías de la Plaza Mazzini (Roma), se produjo un incidente con los pasajeros que viajaban en varios tranvías. A raíz de ello, la policía cargó brutalmente contra los obreros dejando un tendal

¹⁷ *La Nación*, Buenos Aires, 25 de noviembre de 1903, p. 3, c. 4. El subrayado es nuestro.

¹⁸ El 1° de mayo de 1890 se había festejado por primera vez el día del trabajo en nuestro país por iniciativa del Club Vorwärts. Era la primera vez que se celebraba a nivel internacional, según lo decretado por el Congreso Obrero Internacional de 1889. En Buenos Aires el acto había congregado a unas 3.000 personas. En adelante habría de ser considerada una jornada de reafirmación proletaria, además de una forma de unión de todos los trabajadores por la lucha para emancipación social. Recién el 27 de abril de 1925 un decreto de Marcelo T. de Alvear lo declaró día feriado y no laborable y más tarde, una ley del Congreso Nacional, lo declaró feriado permanente.

de víctimas. En noviembre, estallaron nuevos conflictos en torno a los problemas de siempre, a los que sumaron ahora, el de la aspiración al descanso dominical. Fue reclamado no ya por los grupos de izquierda sino también por los Círculos de Obreros Católicos con marcado fundamento religioso. La huelga tuvo en esta oportunidad menor incidencia por no plegarse a ella los trabajadores del Anglo-Argentino. Esta última adhesión resultaba vital para todo movimiento de protesta dado el alto porcentaje de kilómetros, coches y personal que congregaba.

Para entonces, se había creado la Asociación de Tramways de la Ciudad de Buenos Aires que nucleó a las compañías a fin de atender sus mutuos intereses frente a los trabajadores. En ese 1904, se nuclearon los gerentes de la Gran Nacional, el Rural, el Metropolitano y el Eléctricos de Buenos Aires quienes advirtieron, en primer término, que el contenido de los pliegos presentados por los representantes de los trabajadores de cada empresa difería considerablemente. Ello se debió sin duda a la etapa primitiva de su organización que aún no había logrado reunir a todos bajo una sola estrategia común. Largo habría de ser aún el camino por recorrer hasta que se conformara un grupo homogéneo. Más que considerar cualquier propuesta, solicitaron la protección de la Intendencia y de la Policía a fin de garantizar la seguridad y los servicios. Aceptaron sí, poner en vigencia un sistema salarial por antigüedad, en lugar del que se venía practicando.

Pero el gobierno de Roca no había quedado insensible frente a los problemas sociales que crecían. El 6 de mayo el Poder Ejecutivo elevó al Congreso Nacional un proyecto de Ley Nacional del Trabajo elaborado por su ministro Joaquín V. González en colaboración con destacadas figuras como: Carlos Malbrán, Leopoldo Lugones, Manuel Ugarte, Enrique del Valle Iberlucea, José Ingenieros, Pablo Storni, Augusto Bunge, Armando Claros y especialmente Juan Bialek Massé, quien redactó su valioso *Informe sobre el estado de las clases obreras argentinas*. Para ello, este último, debió recorrer la campaña en trenes, sulkys, a pie, a caballo, y en barco. Visitó talleres, estancias, establecimientos agrícolas, penetró en tolдерías, inspeccionó obrajes, conoció yerbatales, descendió por galerías mineras, entre muchas otras actividades.

El proyecto reglamentó la jornada de trabajo, el descanso dominical, el seguro por accidentes, la actividad femenina, prohibió la de menores, estableció condiciones mínimas de salubridad, fijó controles sobre patrones acerca de despidos y multas, organizó las asociaciones gremiales (aunque muchos adujeron que el objetivo era, por el contrario, impedir su consolidación) y legalizó los convenios colectivos de trabajo. Pese a que fue girado a la comisión de legislación, nunca fue aprobado...

Es que todos rechazaron el proyecto. El anarquismo, por dar concesiones restringidas; los sectores patronales, por dar concesiones innecesarias; los sectores dirigentes tradicionales parecieron no entenderlo, y el socialismo representado por la UGT también lo rechazó. Panettieri dice respecto de su contenido que «debe reconocerse que algunas de sus disposiciones constituían un avance para esa época y satisfacían en parte los anhelos de la clase trabajadora; en cambio otras, especialmente las comprendidas en el Título XII (art. 383-414), en las dos secciones en que se dividía, la primera sobre contratos colectivos y la segunda sobre orden público y penalidad, eran completamente reaccionarias y tendían a resquebrajar los cimientos de las orga-

nizaciones obreras». ¹⁹

Criticado el proyecto por todos, nos parece comprobación de su equilibrio. Lo más importante fue que la estructura del régimen tradicional de los sectores dominantes comenzaba a ser permeable a las exigencias de los trabajadores y se aceptaba una mayor sensibilidad que atendiera a los distintos niveles de necesidad. Algunos intelectuales, como Joaquín V. González, comprendieron seguramente que «era necesario conceder algo para no perderlo todo». Pero no todos estaban capacitados para advertir este fenómeno a la luz de una nueva perspectiva. Aunque, en definitiva, se aceptaba la importancia del tema social.

Alfredo Palacios, primer socialista que ocupó una banca de diputado en Latinoamérica tras la reforma electoral de 1902, fue quien solicitó que se discutieran algunos artículos del proyecto por separado. Con esa base se promulgó la ley número 4661 de 1905 que incorporó el descanso dominical. En 1907 se reglamentó el trabajo de mujeres y menores así como, por ley número 9105 de 1913, se incluyeron los feriados nacionales dentro de un encuadre semejante al del descanso dominical. En octubre de 1915 se aprobó la ley 9688 sobre accidentes de trabajo y, en setiembre de 1932, se sancionó la ley 11.640 sobre el sábado inglés.

En 1907, se organizó un congreso que tuvo como objetivo lograr la unidad gremial de la FORA y la UGT. En Buenos Aires asistieron los talabarteros, marmoleros, herreros, escultores, plateros, metalúrgicos, constructores de carruajes y los empleados de tranvías, entre otros. No se llegó a la unidad, pero se creó el Departamento Nacional del Trabajo que habría de funcionar como tribunal para resolver conflictos entre patrones y obreros. Su Boletín constituiría un valioso elemento con el cual cuenta hoy nuestra historiografía para analizar estos temas.

4. CONFLICTOS SOCIALES, ATENTADOS Y FESTEJOS HACIA EL CENTENARIO.

En enero de 1907 se desarrollaron nuevas huelgas en Rosario. Se expandieron primero a nivel provincial y luego repercutieron en la Capital Federal provocando movimientos de adhesión. La reacción oficial fue rápida pues zarpó hacia allí, en actitud intimidatoria, el acorazado Independencia.

Los tranviarios porteños entraron en conflicto en apoyo de los rosarinos. Los servicios de las distintas empresas se vieron seriamente afectados. El Anglo-Argentino circuló con sólo 50 de sus 475 coches. Las líneas números 10, 11, 12, 18, 21 y 22 no funcionaron, y las de Flores y Parque de los Patricios lo hicieron cada 20 y 30 minutos, cesando totalmente después de las 7 de la noche. En los tranvías La Capital sólo corrieron 60 de los 140 coches y la Gran Nacional sólo sacó la mitad de su flota. Los Eléctricos de Buenos Aires despachaban de sus estaciones un coche cada media hora al igual que el Metropolitano. La Buenos Aires y Belgrano no tuvo mayores inconvenientes salvo en la línea que recorría el Paseo de Julio (Leandro N. Alem), y los empleados del Tramway Rural, no adhirieron a la medida. ²⁰ Hacia fin de mes se regularizó el servicio sin que las empresas cedieran a la demandas planteadas. Casi todos los trabajadores

¹⁹ José Panettieri, *Las primeras leyes obreras*, Buenos Aires, CEAL, 1984, p. 24.

²⁰ *El Pueblo*, Buenos Aires, enero 1907.

volvieron al trabajo antes de que finalizara la huelga rosarina y los restantes fueron despedidos.

En 1908 la actividad sindical fue vertiginosa a nivel mundial. Hubo congresos y foros internacionales que se reunieron para tratar distintos aspectos obreros y sociales. La Federación Minera Internacional se reunió en París; obreros noruegos, suecos y daneses se reunieron en Cristianía (Oslo); la Liga Internacional de Cooperativas Agrarias se reunió en Plasencia (Italia) en setiembre; la Asamblea de la Asociación Internacional para la protección legal de los trabajadores sesionó en Lucerna y otros eventos importantes tuvieron lugar en Roma y París.

El 1° de mayo de 1909 se produjeron incidentes mientras se ejecutaban algunos himnos revolucionarios. La dura intervención policial motivó que se produjeran corridas, disparos, muertos, heridos y detenidos. Todo recordó los desmanes y sucesos que se habían protagonizado siete años antes. Debido a la represión sangrienta comenzó una huelga de protesta el mismo día en horas de la tarde. Las actividades fueron paralizadas durante 6 días en los cuales cerca de 200.000 obreros de la Capital Federal dejaron sus tareas. Algunos miembros de la Bolsa de Comercio, manifestaron al presidente el total apoyo al jefe policial coronel Falcón. El Anglo fue la empresa que más atentados debió soportar debido a que utilizó distintos recursos a su alcance para que sus empleados no adhirieran. Los vehículos que se desplazaron por el centro llevaron, como medida de seguridad, a uno o más soldados del ejército armados con Mauser y bayonetas en sus plataformas, cosa que al parecer surtió efecto. El Anglo había logrado interferir el movimiento interno otorgando a sus guardas y motormen un peso en su jornal diario como plus por los días de huelga en que trabajaran.²¹

Pero la violencia no cesó. El 14 de noviembre una bomba dio muerte al coronel Ramón L. Falcón y a su secretario Lartigau. El atentado anarquista fue perpetrado por Simón Radowitzky, quien fue detenido y condenado a prisión por tiempo indeterminado.

Otro movimiento violento encabezado por la Confederación Obrera Regional Argentina (CORA) decidió lanzar una huelga general mientras duraran los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo, para que se derogara la Ley de Residencia. A raíz de estas intenciones se desató una fuerte represión por parte de las autoridades y de grupos de individuos que atacaron e incendiaron las redacciones de *La Vanguardia*, *La Protesta* y *La Batalla*. Se abría así el telón hacia nuevos conflictos. El gobierno estaba empeñado en que los obreros no desdibujaran los magnos festejos oficiales que se preparaban. Estos debían mostrar a los visitantes del extranjero la riqueza, pujanza y venturoso futuro que ofrecía la Argentina. Los conflictos sociales internos debían quedar «tras las bambalinas» mientras duraran las ceremonias. Desde el ejecutivo comenzaron entonces discretas conversaciones con los dirigentes para evitar manifestaciones durante los actos. Al no fructificar, el 13 de mayo se comenzó a arrestar a dirigentes decretando, al día siguiente, el Estado de Sitio en todo el ámbito de la República.

Mientras el presidente Figueroa Alcorta recibía a la infanta Isabel de Borbón, tía del entonces rey de España Alfonso XII, al vicepresidente del Perú, Eugenio Larraburu y Unanué, y al jefe del estado chileno, Pedro Montt; y mientras desfilaban marineros norteamericanos, franceses, españoles, austríacos, chilenos, holandeses, italianos, japoneses, alemanes, uruguayos, por-

²¹ *La Razón*, Buenos Aires, 6 de mayo de 1909, p. 1.

tugueses y argentinos; y mientras se organizaban fiestas, funciones gratuitas en teatros y biógrafos, entre espectáculos hipicos, fuegos artificiales, recepciones de honor y agasajos, aún quedaba por resolver el problema social, que continuaba comprimido, *aunque al menos no a la vista*.

Los festejos no fueron afectados como se temió en un principio. Los ilustres que nos habían visitado embarcaron hacia sus respectivos países. La fiesta del Centenario se iba evaporando cuando, el 26 de julio, estalló una bomba en el Teatro Colón durante el desarrollo de una función. Nuestro gran teatro sería una vez más no tomado como símbolo cultural, sino de la «oligarquía», «exclusiva culpable» de la mala situación de los trabajadores. El 28 de junio, un mes antes del atentado, ya se había aprobado la Ley de Defensa Social (número 7029) por lo cual el Estado podía restringir la libertad de asociación, reunión, prensa, huelga y boicot. Se pretendió poner así fin a la dirección anarquista del movimiento obrero.

5. DEL CENTENARIO HASTA LA FORMACION DE LA UNION TRANVIARIOS.

Los obreros del transporte (tranviario, ferroviario, cocheros y chauffeurs) no sólo habían adquirido conciencia grupal sino que incluso conquistaron una posición privilegiada en el movimiento sindical argentino como consecuencia del rápido desarrollo económico y la modernización iniciados a fines del siglo XIX que produjeron un desenvolvimiento sin igual en aquellos servicios. Para 1920, los trabajadores del transporte representaban más de la mitad de los obreros sindicalizados del país.²²

Desde la electrificación, el personal tranviario había pasado a estar constituido principalmente por extranjeros. El *Censo Municipal* de 1904 nos informa que de un total de 462 mayores, 363 lo eran mientras que sólo 99 eran argentinos. De 64 motormen, 56 eran extranjeros y 8 argentinos. En el *Censo Municipal* de 1909 (algunas veces mal datado como de 1910 por haberse levantado en oportunidad del Centenario) de los 3769 mayores en servicio, 2518 eran extranjeros y 1251 argentinos; mientras que había 3683 motormen de los cuales 2473 eran foráneos y 1210 nacionales.²³

En momentos de gran presión social por la insatisfacción general, los bajos salarios, y condiciones a veces inhumanas de trabajo, comenzó un profundo forcejeo entre las organizaciones sindicales en formación y las empresas. Ambas partes trataron de convencer de su legítima posición a la masa de trabajadores. Estos últimos se hallaban en un verdadero atolladero por cuanto eran atraídos por sendas fuerzas; las centrales obreras lanzaban desesperados llamamientos de solidaridad, mientras que las compañías presionaban hábilmente para que los servicios no sufrieran interrupciones. Los sindicatos no dudaron en aplicar medidas coercitivas para atraer adeptos y, las empresas, consideraron al movimiento sindical como una alta traición que llegó hasta a castigarse con el despido.

Los obreros habían quedado encorsetados no sólo por el sector empresario y el gobierno sino mediante distintos grupos paralelos. Frente a las sociedades de resistencia trabajadora se

²² Samuel L. Baily, *ob. cit.*, p. 41-42.

²³ *Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*: 1904, p. 60; *ibidem* 1909, t. I, p. 57-58.

habían creado sociedades rompehuelgas. La más importante se formó en el puerto donde estaba el foco de diversos movimientos de fuerza y el baluarte del anarquismo. En 1905 había sido creada la Unión Protectora de Trabajo Libre constituida por seis empresas ferroviarias. Sirvieron para proteger los intereses patronales y proveyeron hombres para reemplazar a los cesantes por sus actividades «subversivas». Sus miembros eran seleccionados con cuidado y la asociación se reservaba el derecho de despedirlos sin tener que justificar el acto.²⁴

Desde la Iglesia Católica se ofreció también un flanco de lucha para que las asociaciones socialistas no captaran a la clase obrera o lo hicieran en la menor medida posible. Ya en la *Encíclica Rerum Novarum* de León XIII, éste decía: «Sea, pues, el primer principio y como base de todo, que no hay más remedio que acomodarse a la condición humana; que en la sociedad civil no pueden todos ser iguales, los altos y los bajos. Afánanse, en verdad, por ello, los socialistas; pero vano es ese afán, y contra la naturaleza misma de las cosas».²⁵ Desde su periódico también se opinaba sobre las huelgas y sus promotores socialistas y anarquistas; todos movimientos que debían desaparecer. «La huelga, los meetings y las manifestaciones ya se van convirtiendo en una especie de costumbre, entre nosotros; y como se comprende, en costumbre nociva, pues lo único que hacen es convulsionar á los trabajadores, sin beneficio para nadie, y aún más, con perjuicio para los mismos obreros. No hay tampoco un pretexto razonable para llevar á cabo estas manifestaciones públicas todos los domingos».²⁶

Entre 1910-16 hubo algunas huelgas del sector aunque siempre fueron aisladas por causas circunstanciales, como la readmisión de algún compañero, por temas salariales o de reducción en el horario de trabajo.²⁷

Con el advenimiento del gobierno radical, que trató de morigerar los enfrentamientos pero sin intervenir en su solución, la situación llegó a la máxima agitación. La Revolución Rusa de 1917 no contribuyó tampoco a atemperar los ánimos sino que más bien motivaba una cuota de temor ante las evidentes consecuencias que podrían generar tales acontecimientos en otros lugares del mundo. El gobierno se vio obligado a intervenir en la gran huelga ferroviaria de 1917 para proteger al conjunto social. Sin embargo, ambos bandos terminaron desilusionados pues no se habían sentido respaldados como habían querido. Los obreros se sintieron traicionados por cuanto pensaron que habían llevado al sillón presidencial a un gobierno que iba a representarlos frente a sus patrones; y éstos advirtieron que habían finalizado los días en que la «élite iluminada» los había protegido contra las arremetidas de la «chusma»...

En realidad la situación se hizo aún más crítica desde 1916, no por la asunción de un gobierno democrático como les place demostrar a muchos, sino porque a dos años del estallido de la Primera Guerra Mundial, comenzaba a deteriorarse la situación comercial de un país periférico que dependía del comercio con Europa. Desde el fin del gran conflicto, y más aún desde 1919, declinó aún más la prosperidad y se difundía en los sectores medios el temor a una revolución social. En tal contexto, Yrigoyen no vaciló en proteger los derechos conquistados por

²⁴ Hobart Spalding, *La clase trabajadora argentina. Documentos para su historia: 1890-1912*, Buenos Aires, Galema, 1970, p. 332.

²⁵ León XIII, *Rerum Novarum*, Montevideo-Santiago-Buenos Aires, Difusión, 1954, p. 28.

²⁶ *La Voz de la Iglesia*, Buenos Aires, 2 de septiembre de 1901, p. 2, c. 1.

²⁷ Véase como ejemplo las registradas en el *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*.

los trabajadores para asegurar cierta justicia en las disputas entre el capital y el trabajo.

Los conflictos parciales protagonizados por la Compañía de Tranvías del Puerto en 1917, o en la empresa de los Lacroze al año siguiente, fueron sólo pequeñas intervenciones si se los compara con el estallido de enero de 1919, dado en llamarse por nuestra historiografía la «Semana Trágica». Nació entonces la Unión Tranviarios que habría de congregarse a todos los trabajadores del sector en una central obrera unificada y, por ende, con mayor fuerza de negociación frente a las empresas. Pero ese infortunado movimiento de consecuencias verdaderamente desastrosas, hizo que aquella asociación surgiera en forma muy tímida y mediatizada. Aquel estallido violento provocó el surgimiento de fuerzas represoras muy envalentonadas que retrasaron por muchos años la consolidación del gremio tranviario. Muchos trabajadores del riel fueron despedidos, la incipiente fuerza sindical nacional quedó destruída y el gremio desmoralizado por la derrota. Las empresas, envalentonadas, aprovecharon las circunstancias para crear su propia sociedad denominada El Trole, cuyo discurso renovado y antiobrero se pertrechó en su periódico El Metropolitano. Desde allí se encarnizó una persecución importante contra el sindicalismo organizado.

No sólo los tranviarios de Buenos Aires protagonizaron conflictos por aquellos años. En La Plata hubo una importante huelga en la que intervinieron los empleados de La Nacional ante el incumplimiento de promesas que la empresa había aceptado en un movimiento anterior. No faltó mucho para que se solidarizaran con ellos los miembros de la Compañía Eléctrico La Plata. A fines de 1918 la Compañía Constructora de Tranvías Eléctricos de Córdoba también se vio afectada por un movimiento importante que duró dos meses y medio cuyo objetivo fue obtener mejoras salariales y la reducción de la jornada de 11 a 9 horas y media. La «Semana Trágica» paralizó a casi todos los gremios incluso a la Sociedad Tranviarios Unidos de Lanús que mantenía un conflicto con la empresa local, aún de tracción animal, en este caso para que se readmitiera a un compañero.

En realidad la situación se había tornado compleja dado que las autoridades en general protegían el patrimonio de las empresas, especialmente extranjeras, mientras que la población acompañaba a los huelguistas. Es que hacía tiempo que se venía gestando a vista y paciencia de las autoridades un movimiento encarrilado en sendas violentas y que habría de culminar en la «Semana Trágica», del 7 al 14 de enero de 1919. ¡El *putsch* anarquista dejó un saldo de 20.000 víctimas! En este contexto se formó la Unión Tranviarios. A partir de allí se polarizaron aún más las posiciones. El sindicato fue recién reconocido oficialmente el 23 de julio de 1931 cuando obtuvo su personería jurídica. Con el tiempo, y con el auge automotor, habría de convertirse en la actual Unión Tranviarios Automotor (UTA).

6. ANALISIS DEL SALARIO DE LOS TRANVIARIOS.

Nos proponemos mostrar aquí la variación de los salarios de los empleados y obreros tranviarios, sin considerar al personal jerárquico, relacionándolos con un producto base. Ello nos permitirá inferir índices provisionales y relativos respecto del costo de vida de este segmento poblacional. Para ello, todos los datos consignados en los cuadros han sido expuestos en una

TABLA 10: COMPARACION SALARIAL DE LOS OBREROS TRANVIARIOS.²⁸

CARGO	1886	1890	1892	1895	1904	1907	1909	1910 (julio)
cocheros o motormen	1.35	1.88	1.91	2.04 2.20 2.50	* categorías formales por antigüedad. 1° categ. (al entrar) = \$ 3.00 2° categ. (después de 6 meses) = \$ 3.30 3° categ. (después de 1 año 1 buena conducta + antigüedad) = \$ 3.50 sin discriminar actividad	2.70 2.80 3.50 + bonificación por servicios = 0.01-0.03	4.00	4.00
mayorales o guardas	1.55	1.99	2.27	2.30 2.50 2.80 3.00 3.30 4.00		2.80 3.20	4.00	4.00
inspectores	2.32	2.81	3.09	3.58		4.80/6.80	---	---
peones	1.31	1.65	1.71	1.85		2.00/3.00	2.50/3.00	2.50/3.00
jefes de almacén	---	---	---	---		12.00	---	---
jefe estación	---	---	---	---		2.60/9.60	---	---
capataces	---	---	---	---		3.40/6.40	---	---
instructores	---	---	---	---		---	4.00	4.00

TABLA 11: RELACION ENTRE SALARIOS Y PODER ADQUISITIVO.

PRODUCTO BASE: PAN(*)	AÑO	SUELDO COCH./MOTORM.	PODER DE COMPRA DE PAN CON AQUEL SUELDO
0.19	1890		
0.26	1891		
0.18	1892		
0.20	1895	2.00/2.50	10/12.5 kg. de pan por día (mínimo)
0.20/0.13	1904	3.00/3.50	15/17.5 - 23/27 " (máximo)
0.24/0.18	1907	2.70/3.50	11.25/14.5 - 15/19.5 "
0.30/0.24	1909	4.00	13.25/16.5 "
0.28/0.22	1910	4.00	14 - 18 "

* Desde 1900, se vendió pan de 1° y 2° calidad; es por ello que se señalan dos precios

²⁸ La Tabla 10 informa sobre los sueldos percibidos por los tranviarios por jornal de trabajo. Se refieren valores abonados por las diversas compañías. La información fue extraída de La Nación, El Pueblo, del Boletín del Departamento Nacional del Trabajo, para los años que median entre 1895 y 1910. Las columnas de 1886, 1890, 1892 fueron tomadas del trabajo de William I. Buchanan, «La moneda y la vida en la República Argentina», *Revista de Derecho, Historia y Letras*, a. I, t. II, Buenos Aires, 1898, p. 197-221. Toda la información ha sido reducida a jornal expresado en pesos (\$). Si la bibliografía contenía datos mensuales se dividió por treinta para obtener el jornal, siempre cuando fueran anteriores al año 1905, dado que, después, fue incorporado el descanso dominical, por lo cual se redujo a jornal dividiendo por veinticinco. Ello se hizo pese a que el día era abonado, para poder evaluar comparativamente el nivel salarial respecto de los distintos años.

misma unidad comparativa.

Por aquellos años el cobro se realizaba según el «jornal», vale decir, por el día de trabajo cumplido. En las informaciones obtenidas en sueldos mensuales, se ha procedido a su conversión a jornal. En la primera columna de la *Tabla 10*, se han detallado las categorías más usuales en las compañías. En las restantes, se ha expresado el jornal percibido por los empleados de acuerdo a la actividad desempeñada. Las distintas cifras para una misma categoría en un mismo año, obedecen a que se ha querido expresar el mínimo, las variaciones y el máximo que se obtenía. La columna correspondiente a 1904 merece una aclaración especial. Se produjo aquí una gran reforma que anuló los cupos por categorías. Hasta entonces, cada una de estas últimas estaba limitada por un cupo que era independiente de la actividad que realizaba la persona en la empresa. Hasta la tercera categoría, que era la de mayor salario, sólo podía ascender el 50% del personal aún cuando sus aptitudes y antigüedad lo hicieran meritorio. Igualmente pasaba con la segunda categoría a la que sólo podía llegar el 25% de personal. La reforma mencionada, hizo que se anularan los cupos de modo que se ascendió automáticamente cuando se cumplían los requisitos para ello.

Ponderemos a continuación si el trabajo en la actividad estuvo bien remunerado en relación a otras o no. Nuestro patrón tipo de comparación será el peón, dado que su tarea es similar en áreas alternativas. En 1907, el peón tranviario cobraba entre \$ 2 y \$ 3, el de una barraca de frutas entre \$ 5 y \$ 8, el telefónico entre \$ 2,80 y \$ 3,60; el de una fábrica de cerveza \$ 3, el de compañías eléctricas entre \$ 3 y \$ 3,70 y finalmente el que se desempeñaba en una fábrica de artículos rurales entre \$ 2,80 y \$ 4. Por comparación, entonces, resultan ser los más bajos.

Relacionemos ahora en la *Tabla 11*, el jornal del cochero o motorman y sus variaciones con un producto básico como es el pan. Este último fue elegido por no ofrecer variaciones de precio en distintas estaciones del año, por ofrecer cierta estabilidad comparativa y dado que no influyen factores externos en su costo.

Se nota que en 1904 la situación era aparentemente buena respecto de 1895. Tres años más tarde, bajó el poder de compra que se incrementó nuevamente en 1909, aunque sin alcanzar el rendimiento máximo de 1904. Ofreceríamos sin embargo un panorama distorsionado si no tuviéramos en cuenta a continuación los innumerables descuentos y/o retenciones que efectuaban las empresas sobre los jornales brutos. La disciplina se regulaba por aquel entonces mediante castigos que redundaban en el sueldo. Muy distinto a lo actual donde se producen descuentos por retención de «premios», los motormen eran suspendidos sin goce de haberes. Una compañía podía llegar a suspender a un empleado por cinco días por llegar tarde, por ejemplo. Las roturas de vidrios o faroles en los coches debían ser sufragadas por el mayoral, como también, se le cobraban a éste y al motorman las multas que, por infracciones de tránsito, se le hicieran a las compañías. Podríamos decir que resultaba justo en el caso del responsable, pero era sin duda discutible que tuviera que pagarlas a medias con el mayoral.

Se debe tener en cuenta también que no regía aún una legislación protectora, por lo cual, ante cualquier disconformidad se los despedía pasando a engrosar los 45.000 desocupados que había en la ciudad a comienzos de siglo, lo cual representaba el 5% de la población. Un grupo

informal se sumaba a ese ejército de tranviarios. Eran los *suplentes* que cada mañana se congregaban alrededor de las estaciones para esperar, durante horas, que se los contratara por uno, dos, tres o cuatro días mientras durara la enfermedad o ausencia de uno de los titulares. A principios del siglo, debían considerarse entonces no sólo los 5500 empleados oficiales, sino unos 8000 que vivían de la actividad.

7. LA ACCION SOCIAL Y EL MUTUALISMO EN EL AMBITO TRANVIARIO.

Hacia fines de la primera década del siglo, la dinámica tranviaria se había concentrado principalmente en el Anglo-Argentino. Esta empresa había fagocitado a tres empresas en 1908 y a otras cuatro en 1909. Lograba así, hacia 1910, absorber hacia su sistema el 85% de los pasajeros de la ciudad, dejando un 13% para ser transportado por la Compañía Lacroze Ltda. que era de capital nacional, un 1% a la Compañía del Puerto y Ciudad de Buenos Aires que también era británica, y con escasísima incidencia las compañías de tranvías Eléctricos del Sud, Buenos Aires y Quilmes, Oeste y Sudoeste y el pintoresco Tramwaycito de Belgrano.

En este contexto podemos advertir que el tráfico de la ciudad se dividía básicamente entre las dos empresas líderes: el Anglo y el Lacroze. El panorama no cambió hasta que en 1939 fueron absorbidas por la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires que integraron todas las empresas y medios de locomoción urbanos aunque no el ferrocarril.

Hacia 1910, unos 8300 empleados y obreros cumplían distintas actividades en el Anglo-Argentino. De acuerdo a su desempeño había 200 inspectores, 2341 guardas, 1879 motormen, 683 mecánicos, 160 carpinteros, 77 herreros, 90 pintores, 88 electricistas, 43 fundidores, 245 limpiacoches, 85 capataces asistentes y encargados, 21 talabarteros, 57 albañiles, 45 zorreros y troleros, 15 encargados de caballadas, 1008 obreros para la conservación de la vía, 388 peones de tráfico, 78 peones de estaciones-jefes y ayudantes, 395 peones varios, 100 peones de administración y empleados de portería, 24 empleados de talleres y almacenes y otros 300 peones. Este verdadero ejército de personas debía ser cuidadosamente manejado por la empresa si quería subsistir, especialmente, en una época de tanta efervescencia social como la que por entonces se desenvolvía.²⁹

Los conflictos y la problemática social debían encontrar cauces adecuados para que no enfilaran contra la empresa. Pero la Anglo-Argentina era una empresa de raíz europea y de vinculación internacional dado que formaba parte del gigantesco *pool* SOFINA, con sede en Bruselas, y que era propietario de empresas de servicios en: Alemania, Argelia, Argentina, Bélgica, Canadá, España, Francia, Gran Bretaña, Italia, México y Turquía. Este gran complejo empresarial le daba gran experiencia, a nivel mundial, para discernir como conducirse en distintas circunstancias frente al personal. Sabía cuales eran las estrategias, cuales habían sido los resultados en los más variados lugares del mundo y, por ende, cuales habrían de ser las jugadas más fructíferas para sus intereses comerciales. Sabían sus directores que la mejor forma de manejar situaciones conflictivas con el personal era brindarle más servicios sociales que los que eran

²⁹ *La Nación*, Suplemento del Cemenario, Buenos Aires, 1910, s. pag.

comunes en la plaza local. Mientras el Anglo proporcionara mayor protección que la que pudieran ofrecer los sindicatos, se habría de garantizar el servicio lo cual redundaría finalmente en claros beneficios para la compañía. En definitiva se trató de controlar al personal, pero desde el seno de la propia empresa, para que no fuera atraído por asociaciones externas que pudieran enfilar contra ella.

Es así que el Anglo-Argentino comenzó la construcción de algunas viviendas, otorgó distinciones al mérito en servicio, fundó el Club Atlético Tranvía Anglo-Argentino, inauguró la Proveeduría Anglo-Argentina, instaló un recreo en Quilmes, fundó el Club de Empleados del Tranvía Anglo-Argentino Ingeniero Pedriali, la Mutualidad de los empleados y obreros del Tranvía Anglo-Argentino y se instaló el Hogar Sanford.

La Mutual era sin duda el servicio principal y más importante para el empleado u obrero de la empresa pues brindaba cobertura médica, quirúrgica, y medicinal tanto a ellos como a sus familiares (esposa e hijos) por una cuota social que se descontaba en forma automática y obligatoriamente de su jornal. Cada empleado pagaba \$1 por su asociación y la de su esposa, debiendo pagar además 10 centavos por cada hijo. Cuando se promulgó la ley del pago de salarios, la empresa ya no pudo descontar las cuotas de aquél por lo cual debió cobrarlas con posterioridad. No faltaron quienes se negaron y apelaron a la justicia para tratar de evitarlo. Con el tiempo, la Mutualidad asistió también al seno familiar cuando en él se producían situaciones especiales que les fuera difícil afrontar como nacimientos, enfermedad del trabajador o su fallecimiento.

Las enfermedades eran tremendas por la situación creada para una familia de escasos recursos, que no tenía capacidad de ahorro, pues los días de ausencia por enfermedad no eran por entonces abonados por las empresas. Es así que se implementó un subsidio para tales eventualidades que comenzaba a regir al quinto día de ausencia al trabajo y que llegaba hasta los 90 días. El obrero recibía \$ 2 por jornal para paliar dicha situación. Los servicios dieron comienzo el 1° de agosto de 1908 y fueron importantes para los trabajadores aunque, como hemos referido al comienzo, era una forma de control por parte de la empresa. Bueno es recordar que, en caso de huelgas, cesaban todas las prestaciones y subsidios.

Los servicios asistenciales habían sido bien planificados. La ciudad fue dividida en 14 zonas en cada una de las cuales atendía un médico asignado al área de cobertura domiciliaria y que acudía en caso de necesidad. Los medicamentos eran provistos exclusivamente por farmacias particulares con las cuales se habían establecido convenios a razón de 4 ó 5 por zona. En 1918 se instaló una farmacia propia y se organizó la asistencia médica en base a un sanatorio central, para cuya función se remodeló una casa particular que se adquirió especialmente para tal fin. Para atender a los vecinos del sur, se instaló un anexo en Avellaneda. Las intervenciones quirúrgicas se atendieron en el Sanatorio Caride con el cual se había celebrado un contrato que permitiera atender a sus socios.

Las antiguas mutuales de las empresas fagocitadas en 1908-9 también pasaron a integrar la Mutual del Anglo-Argentino dado que, en este tipo de emprendimientos, la mayor centralización permitía ahorrar recursos y brindar un servicio más eficiente y moderno. Es así que desapareció por ejemplo la antigua Sociedad de Socorros Mutuos del Tranvía Buenos Aires y Belgrano. Se

llegaron a reunir los 14.659 socios que integraban su mutualidad en el primer año de vida (5.930 trabajadores, 2.814 esposas y 5.919 hijos). Tal cantidad de socios muy incrementada posteriormente, hizo que se contemplara la posibilidad de reorganizar las prestaciones.

El 18 de diciembre de 1922 se inauguró el gran edificio propio ubicado en la Avenida La Plata esquina Rosario. Su asistencia, a decir de los trabajadores, era verdaderamente ejemplar e igualaba a la de las clínicas privadas mejor montadas del país. Había allí servicio de odontología, pediatría, kinesiología, una sala de cirugía menor, un gran laboratorio, y un gran patio con jardines en el centro del edificio. Entre la aparatología más moderna, se contó con rayos X, diatermia, alta frecuencia y baños hidroeléctricos. La empresa contribuía con la mitad del costo del sostenimiento de la obra.³⁰

El Club Atlético Tranvía Anglo-Argentino, había sido creado en la Capital Federal, para brindar un espacio adecuado a la recreación del personal que no estuviera demasiado alejado de la ciudad. Se lo instaló en la esquina de Cuenca y la Avenida Tres Cruces (Francisco Beiró) en Villa del Parque. Allí se había instalado un campo de deportes, en el cual se organizaron torneos entre equipos formados en las distintas dependencias o estaciones de la empresa. Comenzó a funcionar hacia 1930.

La empresa había establecido una Proveeduría de artículos de primera necesidad. Allí el personal podía adquirir productos, principalmente comestibles, a precio de costo sin ningún tipo de ganancia. Para ello se había organizado un espacio en una de las estaciones que, si bien no gozaba de comodidades, cumplía suficientemente con las necesidades asistenciales que se organizaron para el personal. Desde 1928 la empresa le otorgó un edificio propio. Respecto de la construcción de viviendas, la empresa construyó un grupo de 48 casas en la Capital Federal que en 1926 se dieron al personal necesitado de locación.

El Hogar Sanford, fue el orgullo de la empresa. Se trataba de una quinta que la compañía ponía a disposición de los hijos de sus empleados para que pasaran allí algunos días de vacaciones en verano. Anteriormente el predio había pertenecido a la familia Cichero y en él se había instalado un establecimiento hortícola. Señalemos pues algunos antecedentes.

Como consecuencia de la Exposición organizada por la Sociedad Hortícola Argentina en 1876, don Fortunato Cichero creó en 1887 en Quilmes un establecimiento para el estudio y la experimentación hortícola y vitícola que se denominó La Regina. La propiedad estaba a unas 20 cuadras de la estación de Quilmes al pie de la barranca que da al río. Además de la casa, había otros edificios menores, invernáculos -que ocupaban 2.000 metros cuadrados-, y todo lo que pudiera contribuir con el desarrollo de diversos tipos de plantas y árboles de las más variadas especies. Las colecciones de rosas alcanzaban a 1.200 clases, había 200 tipos de camelias y 25 especies distintas de claveles. Habían sido traídas desde Francia e Italia por su propietario y, al parecer, nada tenían que envidiar a las de los más destacados cultivos de Europa y Japón. Los coloridos crisantemos y las violetas eran disputados diariamente por los comerciantes de Buenos

³⁰ *El Riel Porteño*, a. VI, n. 61, Buenos Aires, 1930, s. pag.; *Compañía de Tranvías Anglo-Argentina: 1876-1926, Cincuenta Años de Continuo Progreso*, Buenos Aires, Tall. Gráf. Cía. Gral. de Fósforos, [1926], s. pag.; *La Nación*, Suplemento del Centenario, Buenos Aires, 1910, s. pag.; *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, Buenos Aires, n. 19, 1911, p. 1020-29; *El Diario Español*, Buenos Aires, 1927.

Aires. Las más vistosas reina margarita, primulas, geranios, cineraria, y helechos eran escoltados por 100.000 coníferas entre las que se veían casuarinas, castaños, robles, pinos, acacias, eucaliptus y populus del Canadá. En otro de los terrenos se habían plantado viñas. En seis cuerdas habían crecido más de 30.000 del tipo de uva americana. Se llegó hasta a elaborar vino que luego era comercializado. Los alumnos de la Facultad de Agronomía y Veterinaria de La Plata solían cada año visitar el establecimiento para advertir aquella maravilla. Su propietario brindaba entonces los carruajes necesarios para transportarlos desde la estación hasta su propiedad donde orgulloso conducía el paseo para luego invitarlos junto a sus profesores doctores Bernier, Spegazzini, e ingenieros Gillet, Nelson, Ballestrini y otros caballeros, a un almuerzo de camaradería.³¹

Fue Mr. Charles Sanford quien adquirió luego la propiedad para donarla al Anglo-Argentino a fin de que se instalara allí un hogar o una colonia de vacaciones para los hijos de sus obreros y empleados que fue inaugurado en 1917. Aquellas siete hectáreas eran muy pintorescas por sus cultivos y el bosque. Si un padre deseaba que sus hijos fueran al lugar debía inscribirlos en un registro que había en la gerencia de cada estación del Anglo. Tenían prioridad los más pequeños y los más humildes. De ese modo se aspiraba a 15 días entre los meses de diciembre y marzo. Llegado el día, los niños eran llevados hasta la estación Barracas y desde allí conducidos en coches de la empresa hasta escasos 100 metros del Hogar, donde pasaba una vía tranviaria. Allí descendían y caminaban hasta él. Se entraba por un arco, que llevaba la inscripción de su fundador, y comenzaban a trepar la loma, unos risueños y otros asombrados. En general se los veía aparecer con un paquete bajo el brazo con sus ropas envueltas en un diario viejo. Sin embargo, otra ropa adecuada a la temporada y a las tareas recreativas les era suministrada por las autoridades al llegar.

Para ellos debía ser una experiencia inolvidable. Es que eran niños de ciudad, de casas tal vez de inquilinato o con poco espacio, que se asombraban de la conquista de aquel espacio con jardines, huertas y pájaros. Los gastos eran sufragados por la empresa y el señor Sanford remitía anualmente también unos \$ 15.000 en concepto de contribución.

En el Hogar había canchas de ejercicios físicos, columpios, un dispensario y salones de entretenimiento. La cocina era amplia y había salas de costura (donde se preparaba la ropa de los niños y la blanca para los dormitorios), un taller de labado y planchado, dormitorios y un amplio comedor. En el hall de entrada se veían dos retratos que impactaban y se enfrentaban al visitante que recién arribaba: uno de un caballero de blancos bigotes que parecía sonreír y que era Sanford, y el otro, con facciones más enérgicas de bigote negro y poblado era Pedriali, administrador de la empresa bajo cuyos auspicios se fomentó la obra.

Entre abril y noviembre, cuando el Hogar no estaba en actividad, contaba con un plantel mínimo de personal para las tareas de mantenimiento y para cuidar las huertas y terrenos de cultivo. Todo era mantenido en forma impecable. Entre la partida de un contingente y la llegada del otro, se daban dos días de tregua para asear y organizar todo. En caso de necesidad había un médico y un enfermera que atendían en forma gratuita a los niños. Llegaban unos 600 por temporada. Entre los elementos modernos para la época podemos citar: heladera eléctrica de

³¹ *La Nación*, Buenos Aires, 30 de mayo de 1892, p. 3, c. 7-8; 28 de octubre de 1894, p. 6, c. 4-5.

gran capacidad, lavarropas, tocadiscos, juegos de salón, radios así como también había una biblioteca.³²

El terreno ofrecía dos zonas perfectamente delimitadas. El 60% del predio estaba sobre una barranca, y el resto en declive hacia la zona ribereña, de 4 a 7 metros aproximadamente. Lo cruzaba en toda su longitud la cloaca máxima de desagüe que había instalado Obras Sanitarias de la Nación. El edificio era muy amplio y luego lo fue aún más. El ala original correspondía al casco de la antigua quinta. En 1919, bajo la administración del ingeniero Pedriali, se construyó otro ala expandiendo el establecimiento aún más. Es el sector que actualmente lleva el nombre «Pabellón Ing. J. Pedriali, 7 de marzo de 1919», según reza una placa que aún queda en el lugar. Había un patio cubierto, una capilla construida en 1922 en honor a Emmie A. de Sanford esposa del filántropo, y una pileta de natación.

El Hogar siguió perteneciendo al Anglo-Argentino hasta que la empresa entró a formar parte de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos (CTCBA). Desde entonces comenzó su deterioro. Cuando esta última pasó a depender directamente del Ministerio de Transportes de la Nación en 1949, también el Hogar pasó a su órbita. Luego pasó junto con todos aquellos bienes a formar la nueva Transportes de Buenos Aires en 1951, que también era estatal. Desde entonces entró en su decadencia final. Cuando en 1961 comenzó la liquidación de TBA todo estaba en ruinas. En el texto que fijaba las pautas de la disolución, se había establecido que todo bien no sujeto a usos comerciales, industriales o de servicio público, como era el caso del Hogar, debía ser vendido en remate público. Pero las autoridades eclesiásticas del Obispado de Avellaneda (del cual aún dependía Quilmes) juzgaron conveniente solicitar en préstamo el Hogar y organizar allí colonias de vacaciones mientras perdurara el proceso de liquidación. Mientras tanto, la Iglesia pidió la cesión del terreno para albergar en él a niños abandonados. Finalmente se suspendió el ya anunciado remate, se tasó el establecimiento por parte del Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, y finalmente se vendió al Obispado. Las instalaciones terminaban con el mismo fin con el que habían sido concebidas. Al dividirse el Obispado, pasó a la jurisdicción de Quilmes.³³

Actualmente aún funciona en Guido 800, lindando con el Colegio Saint Georges en Quilmes, y con la calle Mozart, a unos 3000 metros de la ribera. Un gran arco todavía nos recibe con la inscripción «Hogar Sanford-Obispado de Quilmes», aunque el nombre oficial es «Unión Familiar Sanford, social, cultural y deportiva». Es en la actualidad un club recreativo para las familias católicas de la Diócesis, y ya no alberga niños internados. Varias instituciones funcionan en lo que fue el antiguo Hogar: el Colegio Monseñor Di Pasco de educación primaria también denominado Casa del Niño Sanford; el campo de deportes Monseñor Orzali que pertenece al colegio San José; y otra institución que no está bajo la jurisdicción eclesiástica y que no tiene vinculación alguna con ella que se denomina Hogar Evangelina donde funciona un hogar geriátrico y otro de niños pertenecientes al Ejército de Salvación. El edificio del Colegio Monseñor Di Pasco corresponde al casco de la antigua quinta y era el edificio del Hogar.

³² *El Riel Porteño*, a. I, n. 5, Buenos Aires, 1925, p. 10-13.

³³ Argentina. Secretaría de Transporte. Transportes de Buenos Aires. En liquidación, *Informe Final. Intervención Liquidadora*, Buenos Aires, 1963, t. I, p. 69 y 152-154; t. XV, secc. VII-A, fs. 4320-4322.

CAPITULO 11

LOS TRAMWAYS EN LA TRANSFORMACION URBANA DE BUENOS AIRES

I. NUEVO STATUS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES EN LA ORGANIZACIÓN NACIONAL.

1.1. La transformación ideológica de la Generación del '80:

En las siguientes líneas pretendemos resaltar el proceso por el cual nuestra ciudad comenzó una rápida mutación como consecuencia de una nueva concepción planteada por la clase dirigente respecto de la organización del Estado Nacional. Buenos Aires se habría de convertir oficialmente en cabeza de la República, tras ser extirpada de su principal provincia. Esos cambios hicieron que a nivel intraurbano perdiera las características propias de la «Gran Aldea» para convertirse en una aglomeración y, con cierta fantasía, se sintiera una nueva «Atenas» o la «París de la América del Sud».

Este cenit no configuró un objetivo en sí mismo sino que fue consecuencia de una serie de factores que confluyeron y motivaron la explosión cosmopolita que habría de sufrir Buenos Aires. La situación económica internacional le brindó a la Argentina la posibilidad de insertarse o no en las líneas directrices que daban un lugar a nuestro país en la división internacional del trabajo como productores de materia prima para el gran mercado europeo. La opción entre la resistencia a aquel orden, o a su aprovechamiento, mereció una respuesta pragmática. Desechó cierto ensueño nacional que pretendía, hasta entonces, diseñar políticas de gobierno basadas en direcciones que -con miopía- se pretendieron imponer desde la periferia al mundo.

La decisión gubernativa se encaminó hacia el encastre con una Europa cada vez más potente y desarrollada dejando atrás visiones heroicas, quijotescas y hasta inmaduras, para penetrar de lleno en la economía de mercado. Esto último implicó aceptar reglas que, como contrapartida, el mundo capitalista imponía. Este proceso, por el cual la Argentina entró decididamente en su etapa moderna, le reservó a Buenos Aires un papel preponderante como *cabeza, motor y gema* de aquella profunda transformación.

1.2. Surgimiento y preeminencia de Buenos Aires:

La situación preeminente de Buenos Aires respondió ineludiblemente a su propio devenir histórico y a su situación geográfica. El primer aspecto se basaba en una serie de *proyectos en*

*pugna*¹ que, a través de ideas fuerza pero también de mucha sangre, debieron dirimir el triunfo de unas y el sometimiento o postergación de otras. Avanzada la organización nacional, quedaba aún pendiente la elección de la capital política. No desarrollaremos aquí las alternativas que llevaron a la federalización, por haber valiosos estudios sobre el particular y dado que poco es lo que podríamos aportar nosotros. Sólo deseamos remarcar algunos hitos para que el lector recuerde como gravitaron en el proceso que convergió finalmente en el momento de la capitalización.

En el mismo origen de la cuestión debemos comprender que la importancia original de Buenos Aires estuvo directamente condicionada por su ubicación geográfica y la funcionalidad, en tanto centro y nexo colonial de su vastísimo *Hinterland* con la Metrópoli española. Esta circunstancia no sólo fue causa de su fundación sino que le dio una posición privilegiada desde los inicios de la conquista. Como capital de gobernación y del Virreinato del Río de la Plata primero, dicha jerarquía, fue luego refrendada periódicamente: como núcleo gestor de los sucesos de Mayo, por la instalación del gobierno centralizado de los Triunviratos y del Directorio, como sede de algunas sesiones del Congreso Independentista, por convertirse en asiento de aquella prematura presidencia de Rivadavia, como también de la dictadura rosista. La efímera capitalización de 1826 reflejó su sólida posición de «hermana mayor» así como, la ley de aduana de 1835, demostró que cedía sólo lo que voluntariamente quería. No deseaba ni se sentía compelida (según su propio criterio autónomo) a entregar la ciudad ni sus recursos a las demás, que no gozaban de su posición. Ésta, por otra parte, no podía ser cuestionada dado que constituía un resultado impulsado desde su espacialidad y no mediante una mera conquista circunstancial.

En Caseros se había vencido a Rosas pero no a Buenos Aires. Esta no tardó en separarse del interior cuando sintió que no lograba controlar la nueva estructura política que había surgido. Las provincias ahogadas y aisladas, no pudieron resistir hasta que finalmente, en Pavón, se impuso nuevamente una autoridad nacional porteña. El tema de la capitalización quedó provisional y moderadamente resuelto por la Ley de Residencia de 1862, por la cual, se asignaba a las autoridades nacionales jurisdicción sobre el municipio de Buenos Aires hasta tanto se dictara una norma definitiva. El gobierno provincial quedaba facultado a trasladarse. Sólo la guerra habría de lograr que este último se desprendiera del centro político y económico de la República.

El problema se dilató sin solución por cinco años al cabo de los cuales, Marcos Paz, en ejercicio del Poder Ejecutivo Nacional, decretó la devolución de la jurisdicción urbana a la Provincia. La situación de statu quo, por la cual las autoridades nacionales convivieron en calidad de «huéspedes» con las provinciales, continuó hasta 1880.

Buenos Aires logró imponerse sin entregar su ciudad. No veía con buenos ojos, sin embargo, la unción de alguna otra como capital. Los intentos por instalarla en Córdoba, Villa María o

¹ Denominamos *proyectos en pugna* a distintas líneas de acción que se opusieron con vigor en el transcurso de la historia.

Rosario, tropezaron con la firme política porteña. Las tensiones regionales acumuladas habrían de precipitarse, por fin, en 1880.²

A raíz del fortalecimiento de Buenos Aires, desde la presidencia de Mitre, ésta se impuso geopolíticamente en la medida en que reforzó su autonomía preeminente y en cuanto no transfirió a la estructura nacional los elementos en que basaba su supremacía. El poder provincial fuerte (que tomaba decisiones nacionales) había sido acompañado por provincias políticamente débiles. Los gobiernos federales, por otra parte, habían carecido de la fuerza necesaria para imponer su autoridad por sobre el poder porteño. Esta situación había cambiado al llegar Roca a su primera presidencia. El último regionalismo rebelde, el bonaerense, fue vencido mediante una nueva guerra civil. Ello otorgó el mayor poder a las autoridades nacionales que habrían de gobernar desde y para Buenos Aires.³

Los últimos tiempos de la presidencia de Avellaneda habrían de conformar el colofón necesario para solucionar algunos problemas pendientes que interferían en el proceso de organización definitiva del Estado Nacional. Estaban relacionados con la pacificación interna, que fue decidida mediante la *Campaña al Desierto* y con la *Federalización de la Ciudad de Buenos Aires*. La primera, en 1879, simbolizó el cenit de la lucha por el espacio en el cual, el indígena, resultaba un escollo en función del plan productor que tendía a transformar la economía pastoril en exportadora de gran escala. Mientras Chile se embarcó en la Guerra del Pacífico, nuestro país ocupó en forma efectiva la Patagonia avanzando así su frontera interna. El reparto territorial, como recompensa militar, dio sustento a un vigoroso sector latifundista que se convirtió en decisivo aliado del régimen político instaurado al asumir la presidencia el propio Roca, propulsor de la conquista. La segunda, llevó a la guerra civil en la cual las fuerzas nacionales vencieron al poder provincial encabezado por el gobernador Carlos Tejedor.

1.3. Consecuencias de la federalización de la Ciudad de Buenos Aires:

Se había creado una jurisdicción federal, vale decir, no vinculada ya al poder de la Provincia de Buenos Aires sino de la Nación. Las fuerzas nacionales habían logrado extirpar la principal ciudad del estado homónimo. Su visión tuvo en cuenta, desde entonces, más a Europa que a sí misma para considerar, recién en un segundo plano, al Litoral y en última instancia al interior. Es que la ideología del grupo dirigente se había nutrido en los intelectuales de la generación proscripta de 1837 agrupada en el Salón Literario o en la Asociación de la Joven Argentina. Ésta última advertía la inconclusión del ideal de Mayo y planteaba la necesidad de pasar a una etapa histórica «adulta», reflexiva y racional, basada en lo francés y anglo-sajón como exponentes de la Europa «civilizada», y en el abandono del modelo español. Aquello que se había concebido y expuesto bajo la dictadura rosista, habría de encontrar un contexto histórico permeable en la

² Puede ampliarse la información sobre el devenir histórico de Buenos Aires a través del trabajo de Raúl Rey Balmaceda, *Buenos Aires: una capital cuestionada*, Buenos Aires, Oikos, 1982, p. 61-112. Las alternativas que conducen hacia los acontecimientos de 1880 pueden seguirse a través de Arturo B. Carranza, *La Cuestión Capital de la República: 1826-1887*, Buenos Aires, Tall. Gráf. L. J. Rosso, 1926-32, 5.v. Para analizar el desarrollo institucional puede consultarse: Buenos Aires, Municipalidad, Concejo Deliberante, *Evolución institucional del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Honorable Concejo Deliberante, 1963.

³ Oscar E. Cornblit, Ezequiel Gallo y Alfredo O. O'Connell, «La Generación del 80 y su proyecto: antecedentes y consecuencias», *Desarrollo Económico*, v. I, n. 4, Buenos Aires, 1962, p. 22-23.

década del '80.

La revitalización del proceso simultáneo de *uropeización* y *deshispanización*, emprendido desde los tiempos del general Roca, hundía sus raíces en las ideas planteadas por aquellos más destacados expositores de la intelectualidad romántica donde, Juan María Gutiérrez, por ejemplo, expresaba en su *Fisonomía del Saber Español*, que buscaba desesperadamente algún logro significativo o trabajo inmortal que legara la razón española al mundo sin hallar a nadie de la talla de Galileo o Newton, y afirmando la necesidad de que nosotros nos divorciáramos completamente de las tradiciones peninsulares como se lo había hecho en lo político.⁴

La necesidad de *brazos y capitales* para vivificar la industria y la producción agricolganadera, la posición laicista entroncada con la caída inevitable de la Iglesia Católica en cuanto guía única de la masa de población por la explosión inmigratoria que atrajo hombres de distintas creencias, la necesidad del Registro Civil porque la gente no podía ya sólo ser canalizada a través de la administración eclesiástica existente, la educación de masas especialmente para reducir el analfabetismo y para inculcar el idioma y la historia local, fueron tópicos planteados por aquella generación, retomados por los constitucionalistas del '52 que expresaron sus deseos de plantar y aclimatar en América la libertad inglesa, la cultura francesa y la laboriosidad del hombre de Europa y de los Estados Unidos.⁵

La apertura intelectual de los dirigentes del '80, permitió reflexionar sobre todo lo proveniente de ultramar. La visión europeísta de los hombres que entonces conducían la República, marcada a fuego por las vivencias familiares y sus estudios en el Viejo Mundo, los llevaban a admirar al «enérgico sajón» antes que al «tehuelche indolente», con un criterio determinista y positivista, racional y empírico, según las corrientes propiciadas por Taine y Renán, filósofos franceses entonces universalmente leídos, y a los que siguieron Spencer y Darwin, cuyas ideas creemos no preciso referir aquí. Sus interpretaciones sobre la historia, la sociedad, la literatura y el arte, con su neotradicionalismo, determinismo y despreocupación por lo vulgar así como lo cotidiano, gravitaron decisivamente en la élite gobernante, en sus hábitos y en su pomposidad. Las clases medias y populares, según señala José Luis Romero⁶, se mantuvieron sin embargo ajenas a dichas actitudes y guardaron cierta prevención frente a alteraciones demasiado repentinas en las costumbres, ideas y creencias arraigadas muy profundamente en nuestra tradición local. En tal contexto, el criollo pronto se convirtió en expresión de lo «primitivo» o al menos «pintoresco» asignándole a lo autóctono un mínimo grado de estimación, pues debía ser sustituido por nuevas formas materiales que se buscaban desesperadamente en la Europa «civilizada». Esta ideología habría de tener una clara repercusión estilística en el espacio urbano porteño.

En base a su nueva jerarquía, la ciudad, debía mostrar la riqueza potencial que la Argentina habría de ser capaz de producir. No debía representar más la entidad provincial sino transformarse según los paradigmas europeos para impactar al visitante, a los representantes extranjeros, comerciantes e inversores. No sólo debía *ser*, sino sobre todo *parecer*. Ser menos americana y parecer más europea, menos tradicional y más pujante, no dogmática sino tolerante, culta en vez

⁴ Félix Weinberg, *El Salón Literario de 1837*, Buenos Aires, Hachette, 1977, p. 145-157.

⁵ Juan Bautista Alberdi, *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1981, p. 89.

⁶ José Luis Romero, *El desarrollo e las ideas en la sociedad argentina del siglo XX*, Buenos Aires, Solar, 1983, p. 26.

de analfabeta, dinámica en vez de indolente así como reducir su carácter xenófobo y reforzar el cosmopolitismo. Todos estos aspectos se vieron reflejados claramente en su urbanización: Obras públicas, edificación, y servicios.

La mutación, que enorgulleció a sus habitantes, reflejó aquel ideario y apartó a la ciudad de lo hispano para vincularla con cánones en principio parisinos. La filosofía de vida liberal-burguesa llegó a emular la cotidianidad europea tomando distancia de lo nacional. En ese contexto, era mucho lo que se debía transformar.

2. EL CAMBIO URBANO DE BUENOS AIRES EN TIEMPOS DE ROCA Y JUÁREZ CELMAN.

El mismo Roca había expresado en su discurso de apertura del Congreso, en mayo de 1881, que debía pensarse en dotar a la Capital de todas aquellas mejoras indispensables para el ornato, comodidad y salubridad de la población. Hacían falta «edificios dignos de la nación y de los representantes de su soberanía, y para casi todas las oficinas de la administración, residencias cómodas y *aparentes* á las funciones que en ellas se desempeñan.»⁷

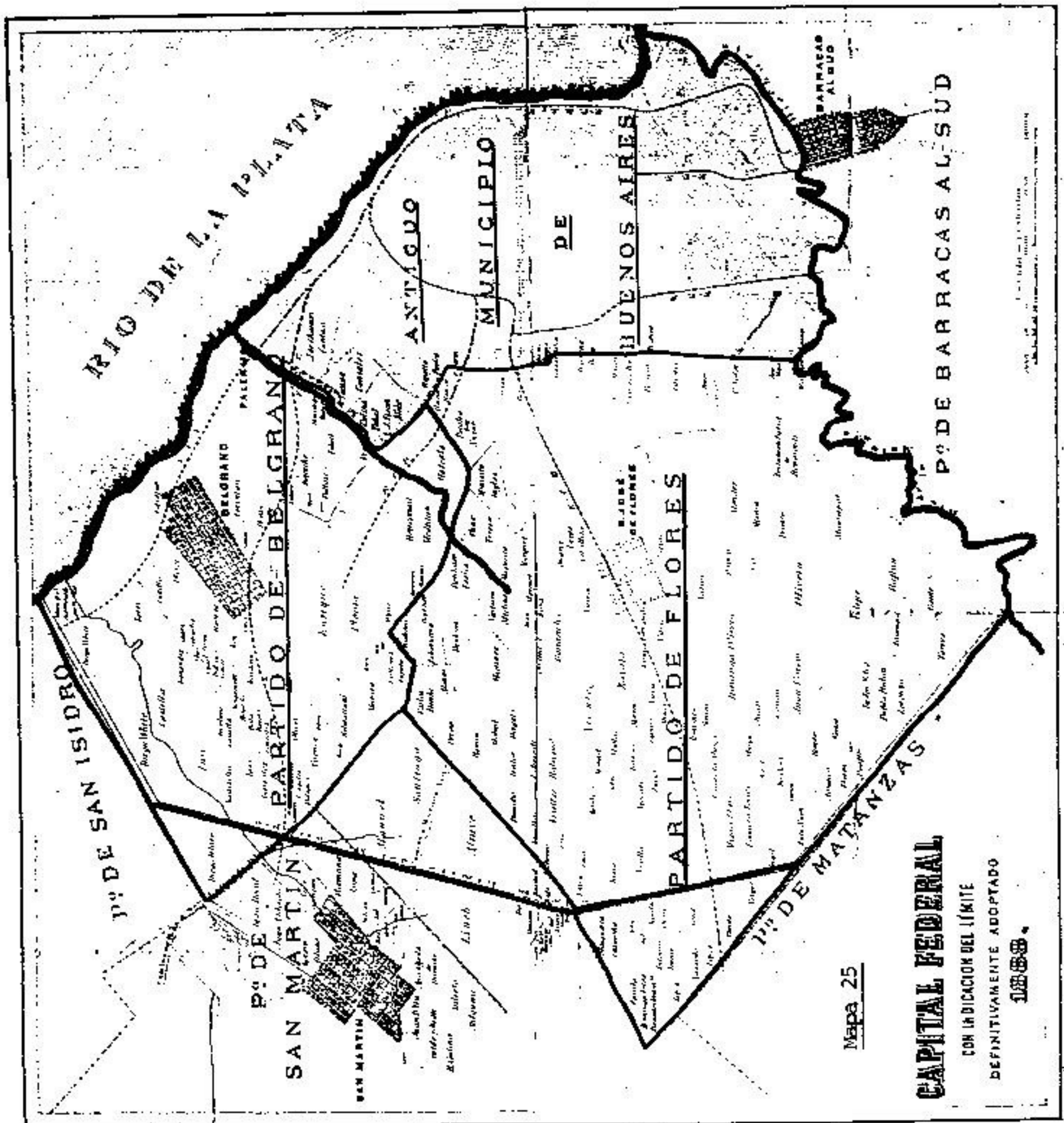
Para entonces, Buenos Aires, era aún una típica ciudad hispanoamericana de calles angostas, edificios de un solo piso y con paredes blanqueadas, ventanas enrejadas, y sin avenidas ni nada destacable. Callao no era más que un prolongado pantano, y las barriadas se componían de descampados y basurales.

A primera vista la planimetría ofrecía el clásico damero geométrico que sólo rompía su monotonía más allá de Callao mediante unas cuantas oblicuas que, inclinadas al noroeste y sudoeste, imprimían una forma de abanico. Su trazado había sido determinado por los antiguos caminos reales a lo largo de los cuales se expandió la población y más tarde los servicios. Se siguió así por la calle Larga de Barracas (Montes de Oca), el camino al Puente Alsina (Amancio Alcorta) o de la Arena (Chiclana), así como también principalmente por Rivadavia, Córdoba, Santa Fe y Vertiz (en parte, Libertador).

Todo guardaba todavía cierto grado de inmutabilidad. Hasta algunas calles cobijaban aún actividades específicas a usanza de la España medieval. Victoria (Hipólito Yrigoyen) concentraba clubes, tiendas y sederías aparentemente con interesantes vidrieras. Florida se destacaba por sus bazares, casa de hechuras y confiterías. Artes (Carlos Pellegrini) era la más activa y heterógenea por su infinita variedad de escaparates gozando de más gracia que sus competidoras. Al parecer era la más coqueta entre las que daban el «tono» y la elegancia en la nueva Capital. Defensa conservaba su sello particular, como treinta años antes, siendo conservadora, comercial, de activo tránsito por ser paso obligado para llegar hasta la Boca, y de gran animación por la noche. San Martín había comenzado a ser foco de la actividad comercial por sus oficinas, lo que la activaba sólo a determinadas horas del día para sumirse luego en la más profunda calma.

La virtual mutación urbana había sido encomendada a Torcuato de Alvear, presidente de la

⁷ H. Mabragaña, *Los Mensajes. Historia del desenvolvimiento de la Nación Argentina reducida cronológicamente por sus gobernantes: 1810-1910*, Buenos Aires, Comisión Nacional del Centenario, 1910, t. IV (1881-1890), p. 15. El subrayado es nuestro.



Comisión Municipal entre 1880-83 y, tras la organización institucional del Municipio, desde mayo de ese último año, primer intendente hasta el mismo mes de 1887. Una de sus preocupaciones fue proponer la ampliación del distrito a su cargo. Ya en 1881, afirmó la necesidad de incorporar los vecinos partidos de Flores y Belgrano por cuanto algunas obras fundamentales para la ciudad, como el Cementerio del Oeste (Chacarita) y algunos cuarteles, debían quedar dentro del área capitalina y no en la Provincia. Esta última cedió ambas jurisdicciones por ley número 1722 de 1884, pero la ratificación por sendas leyes nacional y provincial llegó recién tres años más tarde. Se produjo entonces la primera *conurbación*.

Los límites del antiguo municipio de Buenos Aires habían sido fijados por ley provincial del 2 de noviembre de 1867. Contemplaban un área delineada por el Arroyo Maldonado (Avenida Juan B. Justo e Intendente Bullrich), Córdoba, Medrano-Castro Barros, Venezuela, Boedo-Sáenz hasta el Riachuelo, siendo límite natural este último y el Río de la Plata. Con la proyectada anexión de los partidos provinciales de Flores y Belgrano, se pasaba de una superficie de 4522 hectáreas habitada por 404.173 almas, a una extensión de 18.141 hectáreas en la cuales vivían 433.375 personas. La ley preveía que la Provincia de Buenos Aires no habría de ver reducida su representación en el Congreso Nacional, que las deudas de los municipios anexados serían transferidas al Tesoro, que el estado provincial habría de conservar sus propiedades en la zona cedida y que la Nación construiría a su costa un boulevard de 100 metros de ancho en el mismo límite de la jurisdicción.

No todos estaban de acuerdo con el engrandecimiento del distrito federal, por cuanto interpretaban que se hacía a expensas de un nuevo sacrificio del ideal federal. La posición autonomista prevenía ya, desde entonces, sobre los males que Martínez Estrada, en su clásica metáfora, denominara «la Cabeza de Goliat», aunque no con ánimo urbanístico sino para evitar una nueva extirpación de tierras y recursos a la Provincia de Buenos Aires.

La expansión territorial provocó la reestructuración de las jurisdicciones, de organismos y servicios públicos. La Policía Federal comenzó de inmediato la reorganización de los límites de sus secciones a fin de crear nuevas comisarías. Los asuntos legales pendientes sometidos a juzgados de paz de Flores y Belgrano, pasaron a la jurisdicción de la Capital. Las causas criminales, correccionales, civiles y comerciales, que correspondían a la justicia de paz, pasaron directamente a las Cámaras de Apelaciones. Y las anotaciones en el Registro Civil fueron suprimidas para pasar a asentarse en el del Municipio Capitalino.

Aquellos pueblos, puntas de lanza del crecimiento suburbano, con sus casas de verano construídas sobre terrenos altos con frescas y saludables brisas, con sus chacras y frutales, dejarían a un lado su propia esencia para incorporarse desde entonces al ritmo de Buenos Aires. Los caserones, con sus galerías y parques, fueron dando cabida a la residencia estable, en gran parte, por el mejoramiento de los medios de transporte y los servicios. Ambos pueblos, con su cementerio, matadero y obras públicas propias, las fueron amalgamando a las de la que habría de ser la «Gran Capital del Sud».

Las tres áreas bajo una misma jurisdicción motivaron también la modificación de la nomenclatura vial. Hubiera llevado a confusión que tres calles se continuaran denominando San

Martín, Maipú o 25 de Mayo. En Belgrano, Rivadavia pasó a ser Echeverría, 25 de Mayo se denominó Cabildo y Moreno fue rebautizada por Pampa. En Flores, Alsina fue cambiada por Terrada, Chacabuco pasó a ser Condarco y 25 de mayo mutó por Lautaro, por sólo citar algunas. Los límites de ambos municipios fueron posteriormente rectificadas debido a los informes elevados por los ingenieros Silveyra y Blot al ingeniero Francisco Seguí, entonces ministro de gobierno provincial, en los cuales se concluía que la línea formaba un polígono que difícilmente podría adaptarse a la construcción del proyectado Boulevard de Circunvalación (Avenida General Paz) por lo cerrado de sus aristas. Ello motivó que, en 1888, se procediera a su rectificación. El intercambio se practicó con los Partidos de San Martín y San Isidro (pues Vicente López aún pertenecía a este último). Ya no se tuvo en cuenta, en este caso, la parcelación catastral sino exclusivamente el objetivo vial.

El triángulo conquistado corresponde aproximadamente al formado por las Avenidas de los Constituyentes, Beiró y la propia General Paz. Allí, casi de inmediato, se proyectó el trazado de un nuevo pueblo que recibió el nombre de Villa Devoto. Así quedó rectificado el límite norte y oeste de la Capital que incluía a los Partidos de Flores y Belgrano además de las 887 hectáreas del de San Martín y 4 de San Isidro, que fueron compensadas. Es el que se mantiene invariable hasta la actualidad con la sola salvedad de los terrenos permutados con la Provincia, por el lado sud, como consecuencia de la rectificación del Riachuelo.

Respecto a la transformación urbana era mucho lo que se habría de comenzar a hacer. El trazado, enraizado en la clásica cuadrícula vinculada íntimamente con la urbe peatonal, demandaba ciertos cambios para propiciar una mejor accesibilidad y habitabilidad, mediante la apertura de nuevas avenidas, la ampliación de calles y la delineación de extensos parques.

Influenciados por la transformación emprendida por Haussmann, cuando éste fue nombrado prefecto del Sena entre 1853-70, durante el Segundo Imperio, nuestra «Gran Aldea» fue abandonando sus rasgos coloniales para tratar de convertirse según aquel tan apetecido modelo. La apertura de arterias rectas y anchas como el Boulevard de Sebastopol y su continuación Saint Michel, tuvieron ciertamente *pendant* en nuestra Avenida de Mayo; y así como aquéllas tenían como perpendicular a la Rue De Rivoli, ésta la tuvo en la Avenida Norte-Sur (9 de Julio), además de haber otras centrales y complementarias proyectadas durante la gestión del intendente Seeber (1889-90), aunque eternamente diferidas por el Congreso que se perdieron en el olvido.

Con gran entusiasmo y ensueño se trataron de recrear las bellezas arquitectónicas, viales y paisajísticas del entorno urbano que tanto admiraba el sector destacado de la sociedad porteña. El espacio había sido revalorizado por entonces creándose nuevas dimensiones que debían mostrar amplitud, como sinónimo de riqueza y poderío. Nacían en el Hemisferio Norte el Ring de Viena, las diagonales de Filadelfia, la Vía Nazionale en Roma, como también los grandes pulmones naturales del Bois de Boulogne o del Bois de Vincennes en los extremos opuestos de París, el Hayde Park en Londres, el Bois de la Cambre en Bruselas, o el Tiergarten de Berlín. A esto apuntaron los boulevares proyectados en Buenos Aires, al igual que se *revalorizó* el Parque 3 de Febrero. Nos hemos cuidado de no mencionar en este último caso su creación, dado que

Palermo servía ya como paseo mucho antes del nacimiento de aquéllos en los cuales se habrían supuestamente «inspirado» las autoridades para llevar adelante la renovación.

Durante la década del '80 comenzaban ya a diferenciarse los barrios del norte, especialmente Socorro y Pilar, de los del sur porque los sectores más prestigiosos de la sociedad porteña comenzaron a abandonar sus tradicionales viviendas para edificar otras nuevas. El proceso comenzó a percibirse cuando aquéllos evidenciaron signos de prosperidad como consecuencia de la nueva estructura económica que había encastrado a la Argentina con el mercado Europeo. La burocracia estatal, el comercio y el sector financiero acompañaron esta mutación espacial que, sobre todo, aspiraba a ganar posibilidades para construir nuevos, bellos y refinados edificios. Recién a comienzos de nuestro siglo, llegó esta «nortización» al cenit al levantarse allí fastuosos palacetes que hoy en parte han desaparecido, si bien algunos sobreviven o han sido refuncionalizados según el caso.⁸

Al asumir el gobierno Juárez Celman se advertían ya signos del cambio. Los hasta entonces notables edificios de la urbe, como el Teatro Colón (frente a la Plaza de Mayo), la Aduana Nueva, el Club del Progreso, el Hotel del Globo, la casa de Llavallol, o la antigua residencia del Consulado Prusiano (luego Hotel Frascati), se habían rodeado de dignos rivales en amplitud y hermosura. Se habían visto surgir el Hotel San Martín, el Palacio Miró, la casa de Obligado, u otras no menos importantes. Una referencia sobre los signos de cambio que se vivían nos la brinda Francisco Dávila en su *La Babel Argentina* de 1886:

«Hoy la mayor parte de aquellas casitas de humilde apariencia y que acusaban el paso de otras edades y generaciones, rindieron su tributo á la piqueta demolidora para ser reemplazadas por otras que consultan, respondiendo a la voz del progresivo adelanto, las exigencias inherentes al gusto más cultivado y a la mayor comodidad, á la vez que al ornato y á la higiene.

Admira presenciar como en tan relativamente corto lapso cambió por completo la fisonomía de esta ciudad, ofreciendo a la mirada del forastero absorto y encantado de tan estupenda novedad, todo el majestuoso aspecto de una ciudad europea de primer orden y de clásico esplendor arquitectónico, pero más risueña, más holgada, más ufana de su hermosura y gentileza. Sorprende y maravilla el ver como de año en año van surgiendo barrios enteros de donde antes eran huecos y terrenos baldíos, ostentándose con suntuoso orgullo magníficas casas de recreo y toda clase de edificios que cautivan por su belleza y algunos desafían el espacio con su magnitud é imponencia.»⁹

El cambio de fisonomía del área central se debió sin duda a la apertura de la Avenida de Mayo y a la unión de las Plazas 25 de Mayo y Victoria para conformar la Plaza de Mayo. Lo primero fue autorizado por ley número 1583 de 1884. El nuevo boulevard debía llegar desde la Plaza Victoria hasta la de Lorea cortando las manzanas que corren entre Victoria (Hipólito Yrigoyen) y Rivadavia. El primer golpe de pico lo dio el presidente el día de la asunción del mandato, el 12 de octubre de 1886. Los trabajos comenzaron tres años después concluyendo a diez años de su gestación, el 9 de julio de 1894. Desaparecida la Recova Vieja, que se interponía entre las plazas centrales mencionadas, pudieron reunirse éstas en una sola. Hubo quienes se

⁸ Se ha publicado recientemente un trabajo que permite individualizar las obras arquitectónicas más destacadas en la élite porteña titulado *Guía de la Arquitectura de Buenos Aires. Itinerarios Barrio Norte-Recoleta*, Buenos Aires, Arte Galgionone, 1992. También puede consultarse, María de las Nieves Arias Incollá y Gustavo A. Brandariz, «Acerca de Buenos Aires y su arquitectura», en Enrique Del Acebo Ibañez, *La Ciudad. Su esencia, su historia, sus patologías*, Buenos Aires, FADES, 1984, p. 199-233.

⁹ Francisco Dávila, *La Babel Argentina*, Buenos Aires, El Correo Español, 1886, p. 42-43.

opusieron a su desaparición con argumentos tradicionalistas, mientras otros, no advirtieron ninguna característica que mereciera su preservación dado que, según ellos, antigüedad no era sinónimo de valoración histórica. Desapareció así el vetusto edificio que había visto replegarse a las fuerzas británicas de Beresford, que había sido mercado de aves, frutas, pescado como carne, y que fuera enajenado por Rosas en 1836 para ser comprado luego por Nicolás Anchorena. El 8 de mayo de 1884 comenzó la demolición que dio nueva perspectiva urbana a la zona.

Otro punto que fue revalorizado en su funcionalidad espacial fue la Plaza Lavalle. Se procedió al parqueizado, a la erección de la estatua del personaje homónimo¹⁰, y a vivir un ritmo totalmente distinto. Es que ya no corría hasta ella el Ferrocarril del Oeste que había abandonado definitivamente la Estación del Parque (solar del actual Teatro Colón) el 31 de diciembre de 1882 de modo de terminar su recorrido en la estación anterior, Once de Setiembre. No quedó tampoco atrás la Plaza Once, que nació cuando se desarmó el pabellón que había albergado a la Exposición Continental de 1882. Desapareció entonces el antiguo mercado de carretas y la estación, se había transformado en nueva cabecera ferroviaria como hemos mencionado ya. El derrumbe de parte del antiguo edificio de los cuarteles de Retiro (que en 1812 había cobijado al Regimiento de Granaderos a Caballo) hizo que se procediera a su demolición. Vicente F. Lopez escribió entonces a Torcuato de Alvear que no debía demorar las obras para continuar con «los embellecimientos que ejecuta en esas cercanías» y que «debía sustituir ese vetusto caserío con los adornos consiguientes del espacio que deje su demolición, y con un monumento adecuado a la memoria que debe eternizar el recuerdo de los soldados que salieron desde allí a dar muestras de su bravura en toda la América del Sur.»¹¹ Así surgía la Plaza San Martín.

Las plazas Constitución, Vicente López, Lorea, Belgrano, Concepción, 29 de Noviembre, Libertad y Recoleta habían sido reformadas y convertidas en hermosos parques y jardines.

Respecto a las necrópolis, también hubo cambios importantes. El Cementerio del Oeste (Chacarita, actual Parque los Andes) había sido habilitado en 1871 al colmarse el Cementerio del Sud (Parque Ameghino) por la epidemia de fiebre amarilla. En 1883 se planteó ya la necesidad de su expansión dado que se instalaban sepulcros en las calles periféricas por haberse superado su capacidad. Se pensó entonces en el traslado al espacio actual. Estaba destinado a familias más humildes dado que el del Norte (Recoleta) constituía la última morada del sector más encumbrado de la sociedad. La referida expansión contempló también albergar un sector para los disidentes (Cementerio Alemán y Británico) en reemplazo del emplazamiento céntrico que ocupaba hasta entonces (Plaza 1° de Mayo, parte de la manzana delimitada por Pasco, Alsina, Pichincha e Hipólito Yrigoyen). El traslado de este último se efectivizó recién hacia los años '20.

El ensanche del Cementerio del Oeste afectó propiedades particulares e instalaciones del ejército. La Provincia autorizó a la Comisión Municipal de Belgrano, en 1884, a ceder 7 manzanas de terreno para ello. Una de ellas, quedó reservada para difuntos de aquella parroquia pues

¹⁰ La estatua de Lavalle fue obra del escultor Pietro di Cosa. Se trajo desde Florencia embalada en 186 cajones que llegaron a Buenos Aires en enero de 1885. El 28 de junio de ese año fue coronado el monumento cuyo sector central y basamento mide 3,50 y 18 metros respectivamente. Fue inaugurada en 1887.

¹¹ *La Nación*, Buenos Aires, 20 de setiembre de 1885, p. 1, c. 9.

se preveía ya la clausura del cementerio belgranense ubicado en Monroe entre Miller y Valdenegro, donde hoy está la Plaza Marcos Sastre. La avenida Federico Lacroze surgió al acondicionarse para servir de acceso al cementerio desde el «pueblo» de Belgrano. El nuevo sector fue habilitado el 9 de noviembre de 1886.

Hacia mediados de 1881, el Congreso autorizó adoquinar las calles comprendidas entre Callao-Entre Ríos, Caseros y la Rivera, siempre que lo solicitasen los vecinos y que pagaran las dos terceras partes de su costo. El tercio restante lo cubría la Comuna. La piedra fue traída desde el Uruguay, de las canteras de Olavarría, desde Martín García, como también de Gran Bretaña aprovechando que las naves, cargadas con carne y grano, volvían en lastre. Se utilizaron distintos tipos de afirmados. El *empedrado simple* («Piedra Bola») consistía en colocar piedras irregulares de cualquier tamaño recubiertas con capas de arena del río; el *empedrado mixto* estaba compuesto también por piedra irregular pero entre dos líneas paralelas de granito; el *macadam* (sistema de Mac Adam) consistió en colocar una base de guijarros partidos en forma de capas cubriendo todo con granito o roca dura partida. Paulatinamente se impuso el *adoquinado* por su calidad. El *enmaderado* se realizó con ceibo y algarrobo de Córdoba pero, las variaciones climáticas y la humedad que lo hinchaban, hacían que no fuera propicio.¹² El *asfalto* fue ensayado en la calle Piedad (Bartolomé Mitre) entre Florida y San Martín en 1895.

Muchos fueron los edificios concebidos y aún construídos durante la década del '80. El presidente Roca mostró gran preocupación por la futura casa de gobierno. Descartada la instalación en el Parque de Artillería (solar que luego ocupó el Palacio de Tribunales) y en el Palacio Miró, ambos frente a la Plaza Lavalle, se decidió la demolición de la antigua Casa Rosada para proceder a la construcción del nuevo edificio. Fue proyectado y dirigido por el arquitecto Enrique Aberg. El frente se ubicó sobre Rivadavia y se basó en la repetición del Palacio del Correo Central y Telégrafo ubicado en el otro extremo del solar, sobre Victoria (Hipólito Yrigoyen), construído entre 1873-78. La unidad se logró mediante una especie de galería central y arco triunfal levantado por el arquitecto Francisco Tamburini entre 1885-86. Desde allí las autoridades podrían asistir a desfiles o fiestas públicas que tuvieran a la Plaza de Mayo como marco. Luego fue desalojado el Correo, finalizando los trabajos recién hacia 1894. La construcción sintetizó el clasicismo francés, con detalles neobarrocos y techos de pizarra inspirados en el Louvre.

El Hospital de Mujeres (en Esmeralda entre Rivadavia y Piedad, donde luego se instaló la Asistencia Pública) pasó al nuevo Hospital de Mujeres Rivadavia ubicado en Las Heras y (Sánchez de) Bustamante. En 1883 se inauguró el Hospital San Roque (Ramos Mejía) en la manzana de Caridad (General Urquiza), Municipalidad (24 de Noviembre), Venezuela y México. El Parque de Artillería también debió reubicarse abandonando la Plaza Lavalle. Descartado los terrenos militares de Palermo, se adquirió la antigua chacra de Navarro Viola perteneciente al Banco de la Provincia de Buenos Aires, limitada por Caseros, Garay, (Combate de los) Pozos y Pichincha, donde se edificó el cuartel, el colegio, el hospital, talleres y depósitos de armas. El nosocomio fue trasladado en 1940 a su actual emplazamiento sobre Luis María Campos, quedando las antiguas instalaciones como Hospital Nacional de Tuberculosis.

¹² Luis Silveira, *Mejoras de las vías públicas de la ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Imp. Americana, 1870, p. 11 y 22-24.

El edificio del Congreso Nacional, ubicado al sur de la Plaza de Mayo, dispuesto en 1862, había quedado «envejecido» dado que ya en 1883, una año antes de su terminación, se había dispuesto la construcción de uno nuevo. Se pensó en la Plaza Rodríguez Peña pero luego se prefirió la ubicación actual, donde comenzó a sesionar en 1906. La construcción fue inspirada en el capitolio de Washington, según el modelo que se siguió en distintas capitales de Latinoamérica.

El Correo estaba en Bolívar entre Belgrano y Venezuela desde 1862 hasta la inauguración del nuevo edificio lindante con la Casa de Gobierno en 1878. Allí estuvo hasta 1886 en que fue desalojado para instalar allí el Ministerio del Interior. Pasó entonces a la antigua finca de Rosas (Moreno y Bolívar) donde permaneció hasta que un incendio en la vecindad provocó su traslado a un nuevo local alquilado en 1899, en Reconquista entre Corrientes y Cuyo (Sarmiento), mientras se construía el nuevo edificio en los terrenos ganados al río por el relleno que efectuó la Empresa Las Catalinas. El palacio del Correo Central, en su ubicación actual, fue inaugurado en 1928.

Otros edificios se construyeron también en esta época: el Palacio de Policía y Bomberos en la manzana de Moreno, Virrey Cevallos, Belgrano y Lorea (Presidente Luis Sáenz Peña); la Facultad de Medicina, hoy ocupado por la de Ciencias Económicas; el Palacio de las Obras Sanitarias (Gran Depósito Ingeniero Guillermo Villanueva) ubicado en la manzana de Córdoba, Viamonte, Río Bamba y Ayacucho, cuya función es hacer las veces de tanque central distribuidor y compensador de la presión de agua de la red. En realidad se trata de una fachada que debió armonizar su contenido -los tanques de agua- con la fisonomía urbana del lugar, especialmente elegido por constituir uno de los tres puntos más altos de la ciudad, junto con Caballito y Villa Devoto.

3. LA DESCENTRALIZACION POBLACIONAL Y LA EXPANSION DE BUENOS AIRES.

La descentralización surgió prácticamente como un proceso natural de la expansión urbana. Puede analizarse por el desplazamiento poblacional y el traslado del comercio, la industria, las actividades administrativas así como de gobierno.

Uno de los primeros movimientos hacia los barrios periféricos consistió en continuar la dirección seguida por los ferrocarriles. A este medio de transporte se debieron las primeras transformaciones ciudadanas. Balvanera sintió los cambios desde los tiempos en que se instaló en el Once de Setiembre la cabecera de la red ferroviaria que conducía al oeste y, más aún, al inaugurarse en 1884 su monumental edificio.

El incendio de la antigua Estación Central de Ferrocarriles, ubicada sobre el Paseo de Julio (Leandro N. Alem) entre Rivadavia y Cangallo (Juan D. Perón), ocurrido el 14 de febrero de 1897, convirtió en cabeceras a las estaciones anteriores: al norte Retiro y por el sur Casa Amarilla. Todo ello llevó a distintos cambios en la circulación que afectaron virtualmente la fisonomía de ambos lugares donde, desde entonces, se vio un incremento notable tanto de vehículos como de peatones, cosa hasta entonces desconocida.

A fines del siglo pasado, Buenos Aires era ya una ciudad de regular extensión si la comparábamos con las más importantes del mundo. Sus 18.141 hectáreas superaban, si bien no a Londres, sí a Berlín, París y Viena. Su crecimiento anual del 5.91 %, entre 1905-10, se imponía respecto a las mayores salvo el caso de Hamburgo.¹³ La expansión era vista entonces como algo natural, deseable y progresista. Conllevaba, también, a la instalación y mejoramiento de servicios como el de luz, agua potable, red cloacal, gas, ferrocarriles, tranvías y luego el subterráneo.

La descentralización trasladó los principales organismos que hasta entonces estaban congregados alrededor de la Plaza de Mayo. Buscaron entonces un nuevo sitio: el Congreso, el Teatro Colón, el Correo, el Departamento de Policía, el Poder Judicial y las cabeceras ferroviarias. No encontró, sin embargo, nueva ubicación el Palacio Municipal que en un principio se iba a ubicar en el Palacio Miró (Viamonte, Libertad, Córdoba y Talcahuano) y que luego se proyectó al borde de la Plaza Once de Setiembre. Finalmente quedó en Plaza de Mayo sobre la Avenida homónima, donde aún se halla.

La primera *conurbación*, por la cual se incorporaron los partidos de Flores y Belgrano a la Capital Federal, confirmó los ejes preferenciales originales de la urbanización porteña: hacia el norte y el oeste. Las razones principales giraban en torno del incentivo intrínseco que producía seguir el trazado ferroviario como a su vez instalarse, al igual que este último, en tierras altas a diferencia de las del sudoeste que eran bajas y por ende anegadizas.

Eclipsados los dos antiguos pueblos y partidos provinciales mencionados, surgieron en su área, como en la del antiguo municipio porteño, pequeños núcleos poblacionales que pronto habrán de dar nacimiento a los primeros «barrios» periféricos. Desde el punto de vista administrativo, el territorio federal fue dividido en «subintendencias». En la sesión del Concejo Deliberante del 22 de diciembre de 1890 fueron creadas las subintendencias de Flores y Belgrano. Sus sedes se establecieron frente a las respectivas plazas locales, sobre Fray Cayetano Rodríguez y en Cuba, respectivamente. Interesante política la de otorgar cierta autonomía a estos centros, mientras se producía su absorción. Por contraposición, dicha acción fue seguramente limando asperezas en pugna propias de todo proceso de centralización. Tres años más tarde se crearon las subintendencias de La Boca y de Barracas. Estas últimas desaparecieron en 1895 y 1896 respectivamente. Si bien renacieron al año siguiente, sólo fue en forma efímera, integrándose como una sola entre 1902 y 1906. El edificio estaba en Patricios 862. En 1910 fue creada la de Vélez Sársfield. Las cuatro subsistieron hasta 1916, siendo disueltas en 1917.

La intensa expansión urbana de Buenos Aires se había desenvuelto sin ningún tipo de planificación ni regulación. Efectivamente la temática habría de surgir mucho más tarde, incluso en Europa, al advertirse las consecuencias negativas del excesivo desarrollo y la falta de intervención estatal. Las principales naciones del Viejo Continente crearon instrumentos de crecimiento racional de sus urbes recién hacia el segundo tercio de nuestro siglo. El Reich sancionó la *Raumordnung*, los Países Bajos proyectaron el Plan Nacional (1941), Suiza creó un Comité de Planificación Nacional, al tiempo que Gran Bretaña instituyó un ministerio cuya finalidad ha-

¹³ FR. Cibils, «La descentralización urbana de la ciudad de Buenos Aires», *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n. 16, Buenos Aires, 1911, p. 93-94.

bria de ser el establecimiento y la ejecución de las directivas nacionales de Space Planning.¹⁴

Como consecuencia del modelo agroexportador impulsado por la «Generación del '80», y a raíz de la escasa absorción poblacional de los inmigrados en las zonas rurales, Buenos Aires fue incrementando su población. Esta masa proletaria urbana, dedicada a la pequeña industria, el comercio y los servicios, vivía hacinada y en condiciones de cuestionable salubridad. La concentración habitacional impuesta por medios de locomoción urbanos deficientes, casi inexistentes o demasiado costosos, obligó a la clase trabajadora a vivir en las cercanías de sus lugares de empleo. La mejora en el transporte habrá de posibilitar luego el alejamiento a un área de residencia más apartado. No podía sin embargo estarlo mucho dado que el trayecto debía ser transitado usualmente cuatro veces por día por mantenerse aún la costumbre de almorzar en los hogares. La llave que posibilitó el acceso a la propiedad consistió, pues, en la combinación de un buen transporte y la instauración del sistema del pago en cuotas.

Especifiquemos a continuación algunos de los establecimientos de la primera década posterior a la federalización. En 1887 se trazaron 110 manzanas de dimensiones no regulares, cuyo centro se hallaba en el cruce de las actuales Serrano y Honduras, que recibieron el nombre de Villa Alvear, en homenaje a quien era entonces el intendente. Esta nomenclatura se halla hoy prácticamente eclipsada por Palermo. El 2 de octubre del mismo año, entraban en la historia unas casitas humildes ubicadas en torno a la estación Villa Catalinas (General Urquiza) del Ferrocarril de Buenos Aires al Rosario (luego Central Argentino y actual General Bartolomé Mitre). El nombre había sido tomado de la empresa Muelle de Las Catalinas, de la cual Seeber era presidente, y a la que pertenecieron las tierras loteadas. Entre 1887-90 surgió Villa Santa Rita donde, entre quintas, tambos y alfalfares, los vecinos veneraban una imagen de aquella santa emplazada en un oratorio particular. Estaba ubicada aproximadamente entre las actuales Gaona, Concordia, Alvarez Jonte y Boyacá. Sobre Corrientes, camino al cementerio, se estableció Villa Crespo, bautizada en homenaje al intendente durante cuya gestión se realizaron los principales loteos. Su desarrollo fue especialmente impulsado por la Fábrica Nacional de Calzado ubicada en la manzana de las actuales Armenia, Murillo, Gurruchaga y Padilla. Cuando en 1888 se trazó el ramal del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico surgieron a su vera pequeños caseríos entre los cuales habría de destacarse, con el tiempo, La Paternal. Sobre la misma vía se fundó Villa Devoto trazada sobre un campo alto que formaba parte del llamado Talar de Altube. A fines de febrero de 1889 fueron presentados los planos siendo un verdadero éxito la incipiente urbanización dada la rápida compra de lotes por parte de prominentes personalidades de la sociedad porteña, entre las cuales se hallaba el propio presidente de la República.¹⁵

Junto al puente de La Noria se formó Villa del Riachuelo vinculada al proyectado canal encomendado al ingeniero Luis A. Huergo. Las tierras pertenecieron a la Sociedad Pobladora la cual, hacia febrero de 1889, había construido ya la administración, la escuela, una iglesia y numerosos edificios para obreros.

Hacia 1887 observamos que el área de máxima densidad (*en adelante AMD*) corresponde a

¹⁴ Gastón Bardet, *El urbanismo*. Buenos Aires, EUDEBA, 1977, p. 19.

¹⁵ Alberto O. Córdoba, *Juan A. Buschiazzo arquitecto y urbanista de Buenos Aires*, Buenos Aires, Asociación Dante Alighieri, 1983, p. 17-21.

las secciones III (San Miguel), V (San Nicolás) y VI (Montserrat).¹⁶ Esta zona «en forma de siete» estaba delimitada por Maipú, Córdoba, Rodríguez Peña, Independencia, Salta y Rivadavia. El sector poblado en general llegaba hasta Córdoba por el norte y hasta Callao-Entre Ríos por el oeste. El riel tranviario cubría aún más. En forma densa llegaba hasta los límites nombrados de Independencia, Córdoba y Callao-Entre Ríos para entrar, desde allí, en un «cuello de botella» que continuaba hasta el Once y hasta Juncal respectivamente.

Puede detectarse a través de estadísticas cual era la conformación social del sector así como el grado de hacinamiento. En Socorro, que para entonces debe ser considerada como una sección periférica por no haberse producido aún la «mortización», el 49% de los habitantes vivía en conventillos. Le siguen La Piedad con 41% y La Boca con 40%.

Hacia 1895, la incorporación de los partidos de Flores y Belgrano, la expansión kilométrica del sistema tranviario, el aumento poblacional y la descentralización, habían aumentado marcadamente el número de pasajeros transportados. Mientras la población pasó en el período 1887-95 de 429.558 a 655.542 habitantes, vale decir que se incrementó un 53%, los pasajeros pasaron de 36.277.659 a 84.991.868, vale decir, 134%. La red había pasado de 150 a 383 kilómetros, sobre los que se movilizaba una flota que pasó de 277 a 543 coches en servicio.¹⁷

El desenvolvimiento tranviario había respondido a la expansión del espacio urbano. El centro fue cubierto de líneas ahora en forma paralela cada 2, 3, ó 4 cuadras hasta la altura del Once, desde Córdoba hasta Garay. Más afuera, las vías llegaron hasta Pacífico y desde Chacarita hasta Saavedra. Ello provocó que se densificara un poco más el oeste. Así sucedió en la circunscripción VIII (oeste de Monserrat, luego Balvanera sur); el *AMD* pasaba ahora a estar conformado por las secciones V, VI, y VIII delimitadas por: Salta-Libertad, Córdoba, Rodríguez Peña, Rivadavia, Pasco e Independencia. En realidad se estaba densificando la franja que iba de Entre Ríos a Jujuy sobre el eje de Rivadavia, al mismo tiempo que se iba poblando el anillo periférico formado por Palermo, Caballito y Barracas.

No es nuestra intención demostrar que el desplazamiento poblacional se debe exclusivamente al avance del riel tranviario, como podría interpretarse. Ello fue la resultante de un proceso sin duda mucho más rico y complejo que no puede forzarse a tal reduccionismo. Sólo lo

¹⁶ En el análisis de todo este tópico hemos seguido la información suministrada por los Censos Nacionales y Municipales, complementados con el trabajo de Marino Jalikis titulado *Historia de los medios de transporte y de su influencia en el desarrollo urbano de la ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Cía. de Tranvías Anglo-Argentina, 1925.

Con la sigla *AMD* (área de máxima densidad) hemos remarcado las circunscripciones de 300 o más habitantes por hectárea o, en su defecto, las de máxima concentración poblacional. Por ejemplo, para 1887, las *AMD* correspondían a las secciones III (San Miguel), V (San Nicolás) y VI (Montserrat), con 316, 312 y 327 habitantes por hectáreas respectivamente.

La frecuente alteración de los límites circunscripcionales, en los distintos censos, lamentablemente impiden realizar fáciles comparaciones. La numeración de las secciones no es lo único que se ha ido cambiando con el tiempo sino incluso son alterados frecuentemente todos los límites. En 1895 se produce la primer alteración como consecuencia de la incorporación de Flores y Belgrano al territorio Federal. En 1904 se vuelve a producir un reordenamiento motivado por la gran descentralización habitacional que ocupó diversas áreas antes libres. Es así que la sección I que antes correspondía a Catedral al Norte, pasó a ser Vélez Sársfield (Floresta). De aquí surge la dificultad de confeccionar tablas comparativas para evaluar variaciones temporales. Ello se ve agravado por las amputaciones y anexiones interseccionales. La división adoptada en 1904, se habría de mantener en los censos de 1909, 1914, 1947 y 1960.

¹⁷ La información se basa en los Censos Municipales y en los Anuarios Estadísticos Municipales de los años citados. En el caso de la flota se han considerado los vehículos en servicio diario y no los que las empresas tenían en existencia. Ello, en algunos casos, reduce las cifras en un 50% del total. Respecto a las cifras totales de población, se han descontado las del área fluvial por carecer de relevancia en nuestro análisis. La población de 1887 incluye la de los partidos anexados en ese año.

consideramos uno de los factores intervinientes que, conjugados con la necesidad de mejorar el habitat, el bajo valor de la tierra periférica, la posibilidad de adquirirla con facilidades de pago, y la presión impuesta por una densificación cada vez más contundente, habrán de determinar el rápido movimiento centrífugo.

Hacia 1904 los rieles penetraron aún más por Barracas, la Boca, San Cristobal y densificaron la red en San Carlos Norte y Sur (Caballito) al igual que la circunscripción XVIII, denominada Las Heras y que había sido conformada entre las de Pilar y Palermo. La población fue dispersándose y avanzando hacia el oeste, de tal modo, que sólo quedó como *AMD* la sección X y la VIII del censo de 1895. Estaba delimitada por Entre Ríos, Rivadavia, Jujuy e Independencia. En la periferia, el riel avanzó con tres nuevas líneas hacia Belgrano y Saavedra, con una segunda vía hacia Flores y con otra trazada hacia los Nuevos Mataderos de Liniers, inaugurados en 1901.

La situación hacia 1904 muestra algunas variaciones poblacionales importantes: por un lado se aprecia una notable absorción de los habitantes en un espacio más extendido y, por el otro, se distingue claramente el mejoramiento en su condición de vida. Mientras en 1887 el hacinamiento en los conventillos era del 27% del total poblacional, en 1904, sólo un 14% vivía aún en ellos. La mitad de ese estrato social humilde se fue reacomodando en otras áreas. La variación que provocó tal desplazamiento era ya apreciada en la época, según leemos en el censo de ese año:

«El crecimiento de la edificación y de la población en puntos apartados del municipio y que tengan servicios de tranvías con tarifas bajas, recibirá gran impulso, como ya está pasando en Flores.

El obrero que vive en los inquilinatos centrales, pagando alquileres altos y con pocas comodidades, se hallará en condiciones de alquilar una habitación sana y ventilada, en sitios alejados del centro, siempre que el pasaje del tranvía sea bastante reducido.»¹⁸

Algunas zonas que habían sido semi-urbanas se fueron poblando a comienzos del siglo. Por los cambios producidos en la delimitación de las circunscripciones, como hemos referido precedentemente (véase nota 16) se hace difícil encarar análisis comparativos intercensales para advertir los desplazamientos poblacionales entre los distintos sectores de la ciudad. Sin embargo, podemos tomar un ejemplo donde dichas alteraciones hayan sido sólo producto de fusiones o divisiones que coincidan con la delimitación posterior, vale decir, donde sumando o restando podamos vincular y comparar áreas a fin de llegar a extraer algunas conclusiones.

Del antiguo partido de Flores se formó la sección XXIV que, en 1895, contó con 28.940 habitantes. La misma zona pasó en 1904 a conformar las secciones VI y VII, denominadas San Carlos Norte y San Carlos Sur, y que corresponden al actual barrio de Caballito. En este último año se contabilizaron allí 70.309 pobladores. Si bien puede haber un mínimo error por no coincidir exactamente los límites, un aumento del 143% es más que significativo para demostrar que, en efecto, se produjo una notable descentralización y, más aún, si se tiene en cuenta que el aumento promedio de la ciudad fue del 44%.

Si, por otro lado, se tiene en cuenta la totalidad del partido de Flores, cuyos límites hasta su incorporación al distrito federal eran: Riachuelo, Avenida General Paz (considerando ya la rec-

¹⁸ *Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires: 1904*, p. 431.

tificación), Constituyentes, Chorroarín, Del Campo, Warnes, Scalabrini Ortiz, Córdoba, Medrano-Castro Barros, Venezuela, Boedo-Sáenz, contabilizamos 15.575 almas. En 1895 la misma superficie constituyó las secciones XXIV, XXV y XXVI, que totalizaban 49.553 pobladores. En 1904, el área pasó a integrar las secciones I, V, VI, VII y parte de la XV, que sumadas totalizaban 126.806 habitantes. El tan significativo incremento se produjo en sólo 9 años.

Sólo cinco años pasaron hasta que, en 1909, se practicó un nuevo censo. Se realizó en oportunidad del centenario de la Revolución de Mayo, por lo cual a veces se confunde afirmando que fue levantado en 1910. En el corto período que media con el registro anterior, la población había aumentado 5,8% anual mientras que en Londres se llegó al 1,8% anual, en París al 0,1%, en Berlín al 3,3%, Río de Janeiro al 1,4% y Nueva York 5,7%. Los índices revelan el crecimiento impresionante que se registraba en Buenos Aires sobre todo por el impacto inmigratorio.

Para entonces se había estructurado la red tranviaria de Buenos Aires bajo la hegemonía del Anglo-Argentino. La fusión de varias empresas fagocitadas por esta última llevó al levantamiento de líneas superpuestas y competitivas (ahora consigo mismas), al abaratamiento y unificación tarifaria en 10 centavos, a la posibilidad de efectuar combinaciones, y a la culminación del cambio de tracción. Fueron todos avances impresionantes que elevaron la eficiencia del sistema y aumentaron considerablemente la cantidad de usuarios.

Al comienzo se había dudado de la conveniencia de aplicar en nuestro medio la electricidad, por considerar que el mantenimiento de los animales era mucho más barato que en Europa o los Estados Unidos. Se temió que las inversiones no rindieran frutos equivalentes a los de aquellas latitudes, pues, mientras la tracción animal insumía el 60% de las entradas brutas de las empresas, la eléctrica habría de oscilar en el 70%. Pero finalmente se entendió que no podría haber expansión sin su aplicación. Se llegó así a una notable prolongación de las líneas además de transitarlas en menor tiempo. Ello no redundaba sólo en la comodidad del pasajero sino en una mejor rentabilidad del parque vehicular.

La expansión hizo que se tendieran dos nuevas líneas a Villa Urquiza, una a Floresta, otra a Nueva Pompeya y a La Paternal, como a Villa Devoto. También se reestructuraron los servicios que ahora fueron directos entre Belgrano, Once y Flores, como también entre Retiro, Palermo y Caballito. Atendiendo la demanda se reforzaron los corredores de tráfico que vinculaban Retiro con Boedo y Parque de los Patricios, a la Plaza de Mayo con Boedo y Avenida La Plata, a la Boca con Flores, así como se prolongaron dos líneas hasta la Estación Buenos Aires de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, recientemente inaugurada.

Para propender aún más a la descentralización, las empresas, fueron autorizadas en 1902 a no detener la marcha de sus coches de tracción animal al final de cada cuadra a fin de acelerar su marcha. También se implementó un servivio para el traslado de obreros a mitad de precio. A fines de 1903 se obligó a las compañías de tracción eléctrica a circular con vehículos para ellos por la mañana temprano y en las últimas horas de la tarde. Aún cuando la medida no requirió inversiones extraordinarias, pues sólo se debían enganchar los antiguos coches a caballo (que entonces adquirieron el popular mote de «colitas») detrás de los eléctricos, no fue acatada. Ello sucedió porque la ordenanza respectiva no había previsto la penalidad para los infractores. Re-

ción en la sesión del 7 de junio de 1904, el Concejo Deliberante fijó una multa de entre m\$n 20 y 100 por día para los que no la cumplieran. Al año siguiente, el Anglo-Argentino contaba con 113 coches para obreros en servicio (sobre un total de 384), gozando las restantes aproximadamente un 20% de la flota afectada para tal fin. El tranvía Eléctrico de Buenos Aires continuaba, sin embargo, sin incorporar ninguno.¹⁹

En 1909, la población de las circunscripciones centrales había disminuido debido a la migración centro-periférica. Idéntico proceso se registraba por entonces también en Viena, Londres, París y en casi todas las grandes ciudades del mundo. El *AMD* no correspondía ya sólo a la sección X (Balvanera Sur) comprendida por Entre Ríos, Rivadavia, Jujuy e Independencia como referimos en época del censo de 1904, sino que también abarcó las secciones VIII y XI. Las tres estaban delimitadas por Entre Ríos-Callao, Córdoba, Pueyrredón-Jujuy, Independencia, Boedo y Garay. Se iba concentrando la población en Balvanera Norte y en San Cristóbal Norte.

El *ferrocarril* había vinculado desde los comienzos de su instalación al centro con algunos poblados periféricos. Se recorrieron entonces tierras altas (camino reales) hasta acceder a zonas también de tierras altas, y por ende costosas, en las cuales se habían asentado sectores pudientes. El Ferrocarril del Oeste vinculó a Buenos Aires con Flores, el Norte llevó a Belgrano y Nuñez, el Buenos Aires y Rosario a Belgrano-R y Villa Urquiza, el Buenos Aires al Pacífico a Palermo y Villa Devoto así como el Poblador a Coghlan y Saavedra. Tanto los núcleos nombrados, como otros intermedios, crecieron principalmente por el desarrollo inducido por el ferrocarril. Su influencia socioeconómica, sin embargo, no llegó a abarcar un área más lejano a las 10 ó 15 cuadras en derredor de las estaciones; la distancia máxima que aún podía cubrirse a pie. Esta instalación condujo a un aprovechamiento diferencial de la localización más ventajosa por parte de los sectores económicamente hegemónicos.

El *tranvía*, después de la electrificación de la red, posibilitó un segundo período de desplazamiento poblacional al densificar las áreas intermedias que el ferrocarril había dejado «vacantes». Su influencia se hizo sentir especialmente en los barrios que se habían formado en la periferia del antiguo municipio de Buenos Aires, como también en las zonas semiurbanas de Belgrano y Flores, primeramente, y Villa Devoto, Villa Urquiza, etcétera, después. Surgieron entonces nuevos barrios, muchos de los cuales, estaban ubicados en la denominada circunscripción XV (San Bernardo) delimitada en 1909 por las actuales Corrientes, Forest, La Pampa, Cuenca, General Paz y Gaona.

Se accedía así a una nueva zona de ocupación ubicada entre los ejes hasta entonces tradicionales de la urbanización porteña y que eran: el *norte* hacia Belgrano y el *oeste* hacia Flores. El nuevo eje *noroeste*, cuyo desenvolvimiento se basó en las avenidas Corrientes y Gaona, posibilitó el surgimiento de nuevos e importantes núcleos de habitación. Esos asentamientos tenían identidad propia en oposición al desmesurado crecimiento que tendía a homogeneizarlo todo; rescataba principalmente la profundidad de los valores locales. Surgieron entonces: Villa Malcolm haciendo vértice en Estado de Israel y Córdoba, Villa Ortúzar más afuera del Cementerio del Oeste lindando con Álvarez Thomas y El Cano, Villa Mazzini cruzada por el Arroyo

¹⁹ *ibidem*, p. 432.

Vega al oeste de Belgrano-R lindando con La Pampa, Alvarez Thomas y Monroe, Villa del Parque a la cual se accedía por la Avenida San Martín y limitada aproximadamente por Tinogasta, Concordia y Melincué, así como se desarrollaron Villa Santa Rita sobre el eje de Gaona extendida hasta Concordia, Alvarez Jonte y Boyacá y Villa Crespo recaída sobre el Arroyo Maldonado entre Corrientes, Scalabrini Ortiz y Warnes. El transporte tranviario sirvió allí como instrumento de refuncionalización del espacio, logrando una mayor accesibilidad en este nuevo sector, al tiempo que posibilitó la adquisición de tierra en propiedad, con la importancia socioeconómica que ello implica en todas las actividades de los hombres.

En 1914 se practicó un nuevo censo nacional que, por su amplitud, deja abiertas algunas incógnitas específicas sobre la Ciudad de Buenos Aires. La población había continuado el proceso de expansión por el Municipio lo que llevó a una nueva disminución del asentamiento en la zona céntrica y a un notorio aumento en las circunscripciones suburbanas. El AMD continuó siendo el mismo que cinco años antes, vale decir, incluía las secciones VIII, X y XI. Las vías se prolongaron desde Floresta y desde Saavedra, hasta el límite del Municipio así como llegaron a Devoto, Parque Chacabuco y al Cementerio de Flores. La densidad promedio era de 89 habitantes por hectárea en 1887. En 1895 había aumentado a 35 (debe tenerse en cuenta que, por la incorporación de Flores y Belgrano, se había pasado de 4.522 hectáreas a 18.141), en 1904 la concentración llegó a 51, en 1909 a 66, y finalmente en 1914 ascendió a 84 habitantes por hectárea.

El proceso de descentralización se desarrolló mientras afluía una masa importante de inmigrantes. Éstos se sintieron atraídos por mejores condiciones de vida que se vislumbraban en forma concreta incluso en un relativo corto plazo. Esta penetración fue relevante ya desde mediados del siglo y fue incrementada desde los primeros tiempos de la ciudad federalizada. En 1887, el 47% era argentino (18% porteño, 27% de la Provincia de Buenos Aires y 2% de provincias del interior) siendo el 53% extranjero (31% italiano, 9% español, 5% francés y 8% de otras nacionalidades). Sólo el 18% era nativo aunque debe advertirse que, dentro del 27% de la Provincia de Buenos Aires, se contaron los oriundos de Flores y Belgrano.

4. LA VALORIZACION INMOBILIARIA Y EL MEJORAMIENTO DE LA SALUBRIDAD HABITACIONAL.

Otra consecuencia de la descentralización y del poblamiento de nuevos barrios fue el fraccionamiento de grandes extensiones de terreno y su loteo. Es así que las parcelas fueron adquiridas en cuotas por la clase obrera que, de este modo, llegaba a ser propietaria. El arribo de distintos servicios públicos y el propio asentamiento llevó, a su vez, a valorizar las tierras lo cual propició para sus moradores uno de los factores más importantes de movilidad social, cosa tan destacada en la sociedad contemporánea y que, con el tiempo, habría de conformar la extendida clase media que habría de diferenciar a la Argentina y a Buenos Aires del resto de Latinoamérica. La propiedad ha potenciado en la ciudad contemporánea Occidental distintas actividades: la construcción, el consumo y los servicios.²⁰ Uno de esos servicios públicos, y quizás el

²⁰ Samuel Jaramillo, *El precio del suelo urbano y la naturaleza de sus componentes*, México, Morelia, 1982, p. 1-21.

más destacado, ha sido el tranvía.

El valor medio de la propiedad en 1887 era de \$ 7,59 el metro cuadrado, pasando a \$ 6,92 en 1895. Este último índice implica un marcado ascenso si se tiene en cuenta que para entonces se habían incluido también los partidos de Flores y Belgrano. En 1904 dicho valor pasó a \$ 10,59 y, cinco años más tarde, subió a \$ 16,24. Finalmente en 1914 el promedio inmobiliario ascendió a \$ 36,95 el metro cuadrado. Si sólo consideráramos en este año la superficie del antiguo municipio, la valorización habría pasado de \$ 7,59 a \$ 140. Las cifras exponen cabalmente la explosiva capitalización producida en Buenos Aires.²¹

Independientemente de ello se consideró, ya a comienzos del siglo, como algo sumamente importante que la población obrera gozara de condiciones de vida no sólo dignas sino salubres. Las viviendas propias eran vistas por los dirigentes como bienes que enraizaban a la población, que comprometían con su medio, que creaban obligaciones incluso estéticas, para lo cual el obrero debía desenvolverse «para tener la certeza de un porvenir tranquilo, no como resultado de una limosna, de una beneficencia, sino como fruto de su trabajo honrado, de su espíritu de orden y moralidad.»²²

La valorización inmobiliaria, inducida en parte por los tramways, puede rastrearse fácilmente a través de los avisos en periódicos en los cuales se anunciaba como un *plusvalor* «la calle adoquinada y el tramway á la puerta», «al lado de la estación del tramway», «lotes frente a la estación del tramway», «a dos cuadras de la estación tranviaria», «lotes bien ubicados por el tramway que pasará a una cuadra», «en espléndido barrio con empedrado y tramway»... El aumento de la edificación fue, entre 1869 y 1919, del 648% mientras que la población aumentó 833%, lo cual muestra la evolución.²³

Los problemas sociales que generó el aumento desmesurado de la población y la ocupación del espacio por nuevas viviendas, parecieran surgir como contrapuestos. Por un lado se produjo la hiperconcentración en las megalópolis que generaron infraestructuras dado que el sistema de las economías capitalistas invierte allí donde se presuponen condiciones de rentabilidad y no en otra parte. Ello habría de llevar a la desigualdad en el desarrollo espacial de esas infraestructuras. Se trata de un círculo vicioso que casi no puede mediar entre las megalópolis y el desierto económico.²⁴ Y por el otro, se debe considerar que la descentralización, si bien contribuye a reducir el hacinamiento del conventillo céntrico, al no migrar hacia el interior de la República y asentarse en la periferia, producen los efectos típicos tan negativos que son inherentes a las metrópolis. Se suponía que la mayor facilidad en el desplazamiento centro-periférico, habría de producir mejoras. Esta es sólo una verdad a medias por cuanto los estratos obreros no tuvieron ciertamente posibilidad de elección entre sitios alternativos, sino que debieron optar en general por zonas que no eran las altas, pues éstas, eran costosas y habitadas por el sector pudiente. Es así que en una primera etapa se vieron inducidos a asentarse sobre el eje *noroeste*, como hemos referido, y posteriormente (al aumentar el valor de estas tierras), las siguientes oleadas en déca-

²¹ Mariano Jalikis, *ob. cit.*, Cap. XI.

²² Domingo Selva, «La habitación higiénica para el obrero», *Arquitectura*, a. I, n. 9-10, Buenos Aires, 1904, p. 90-94.

²³ C. Pietro Costa, «Las viviendas en la Capital Federal», *Arquitectura*, a. VIII, número extraordinario, Buenos Aires, 1922, p. 102-103.

²⁴ Cristian Topalov, *La urbanización capitalista*, México, Colegio de México, 1979, p. 28-29.

das posteriores al '30, debieron instalarse en zonas bajas y anegadizas con las consiguientes desventajas sanitarias. Es así que, lo que en principio se consideró positivo -la descentralización del conventillo céntrico- en etapas posteriores produjo el mismo mal del cual se quería escapar.

La continuidad de la inmigración y su asentamiento urbano, por la falta de incentivos en el interior, trajo como consecuencia el hacinamiento, la carestía de vida, el aumento de las necesidades, la miseria, la imposibilidad de contar con servicios esenciales.²⁵ Esa población huyó de los conventillos céntricos por su insalubridad y accedió a terrenos periféricos. Pero allí, según analiza Domingo Selva, en realidad no se gozaba de condiciones de salubridad mejores. Pues se habitaba en calles de tierra, en viviendas con piezas y patios también de tierra, con falta de sanitarios, con acumulación de basura pues la municipalidad no brindaba allí el mismo servicio que en la planta central, se tenía menor descanso por el mayor viaje en tranvía además de abonar un pasaje más elevado, se sufría de problemas de abastecimiento, concluyendo por fin, en que las condiciones generales de habitabilidad casi eran peores que cuando vivían en el conventillo céntrico.²⁶ Aunque debemos considerar que gozaban de un mayor espacio además de ser propio.

El verdadero «aluvión» inmigratorio significó «el aporte de un grupo humano mejor pre-dispuesto a la transformación de las artesanías tradicionales en industrias, a la vez que la incorporación de capitales, innovaciones técnicas, profesionalismo y un sentido empresarial diferente orientado hacia una concepción capitalista. Significó también la formación de una nueva clase social urbana con intereses diferentes y, como consecuencia, la sucesiva incorporación de los países del área a la economía internacional con roles dependientes claramente establecidos y de difícil mutación. Toda esta transformación institucional, económica y social, que rompía con una raigambre cultural secular y que produjo transformaciones políticas profundas, quedó reflejada en el modelo de la ciudad de la primera fase industrial».²⁷

Pero debe remarcarse también que un importante sector obrero no logró insertarse en la actividad laboral productiva, por lo cual casi la mitad de los inmigrantes debió volver a Europa. Esa selección, «constituyó probablemente el mecanismo principal por el cual se diferenció una fracción de clase que habría de ser uno de los fundamentos de las nuevas clases medias (no tradicionales) que en ese momento se formaron y consolidaron en Buenos Aires». El proceso de empeoramiento de las condiciones de vivienda de los inquilinos de las áreas centrales, pues no desaparecieron todos en momentos en que se descentralizaba una parte de aquella población hacia la periferia, se relaciona con las luchas obreras y el fortalecimiento de las organizaciones sindicales que fueron típicas del período.²⁸

Si bien las líneas de tranvías produjeron la valorización de ciertas localizaciones en principio marginales, es cierto también que nunca produjeron un *plusvalor* tan importante como el que otorga el ferrocarril a la propiedad. Seguramente ha de ser por el tipo de infraestructura propia de cada medio. El ferrocarril transporta en mayor escala, su tiempo de viaje es menor,

²⁵ *Revista Municipal*, a. I, n. 4, Buenos Aires, 1904, p. 1.

²⁶ Domingo Selva, «La habitación higiénica para el obrero», *Arquitectura*, a. I, n. 4, Buenos Aires, 1904, p. 37-39.

²⁷ Jorge E. Hardoy, *Las ciudades en América Latina. Seis ensayos sobre la urbanización contemporánea*, Buenos Aires, Paidós, 1972, p. 135.

²⁸ Horacio Torres, «Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires», *Desarrollo Económico*, v. XV, n. 58, Buenos Aires, 1975, p. 290-291.

induce a actividades más importantes en cuanto a envergadura económica, y es dinamizador en grado mayor que el tranvía. Por otro lado, la mayor inversión en su infra y superestructura hace que la estabilidad de permanencia y con ello la seguridad que garantiza la prestación, sea mayor. De hecho, el tranvía tuvo un ciclo en la historia urbana de las ciudades que el ferrocarril ha superado.

5. ANALISIS DEL NIVEL OPERATIVO DE LAS EMPRESAS.

Habremos de entender bajo el concepto *nivel de operatividad* al análisis de la medición del *nivel de servicio*, la *confiabilidad* y la *rentabilidad empresarial* de las compañías de tranvías establecidas en Buenos Aires. Creemos que es sumamente atractivo determinar si el sistema estaba a la altura de los que por entonces existían en otros lugares del mundo o, si por el contrario, estábamos lejos de los índices de servicio ofrecidos por aquéllos.

Si consideramos la extensión de distintas redes, tenemos que mientras en 1883 había en Buenos Aires 149 kilómetros en explotación, Hamburgo (junto con Altona) tenía 104, Bruselas gozaba de 71, Colonia 43, Munich 36, Leipzig 34, así como Hannover y Nüremberg 30 kilómetros cada una. Sólo Berlín superaba a todas con sus 198 kilómetros.²⁹

En la *Tabla 12* elaborada para el año 1890 puede advertirse la posición de la red de nuestra ciudad respecto de otros sistemas del mundo, teniendo en cuenta que los índices relacionan la extensión y cantidad del parque vehicular con la población de cada lugar.

Advertimos en base a lo detallado que la red se hallaba bastante desarrollada en relación a la población y sólo nos superaban las compañías establecidas en Rosario y Montevideo. Hamburgo y Viena disponían de una mayor flota en circulación. Se concluye pues que el desarrollo alcanzado por entonces en Buenos Aires estaba acorde con las redes de las principales ciudades del mundo. El desenvolvimiento puede calificarse como óptimo si se tiene en cuenta además que nos hallamos geográfica y técnicamente en la periferia.

Si comparamos además el servicio local en distintas épocas también pueden extraerse algunas conclusiones importantes. Se ha vuelto a considerar la extensión y la flota con la cantidad de población en la *Tabla 13*.

Si nos detenemos a relacionar los aumentos de población con los de pasajeros transportados, advertiremos notables diferencias, que están directamente vinculadas con una mayor utilización del sistema. Ello se debe, como hemos referido ya, al proceso de descentralización emprendido por los habitantes hacia fines del siglo y especialmente en los primeros años del actual. Queremos destacar que, en el período intercensal que va de 1904 a 1909, *la variación de pasajeros transportados ha triplicado el aumento de la población*. El período corresponde a la época en que comenzó la formación de los nuevos barrios. Su poblamiento hará que la utilización de los tramways se viese incrementada por las comunicaciones centro-periféricas.

²⁹ *La Nación*, Buenos Aires, 1° de agosto de 1883, p. 2, c. 2. La extensión de Bruselas se tomó de *ibidem*, 6 de marzo de 1886, p. 2, c. 1 según la situación en el año 1882.

TABLA 12: PRINCIPALES SISTEMAS TRANVIARIOS DEL MUNDO. AÑO 1890.³⁰

PAIS	CIUDAD	POBLACION	EMPRESAS	KM.	COCHES	KM. / 1.000 HAB.	COCHES / 1.000 HAB.
Argentina	Buenos Aires	550,000	9	277	396	0,50	0,72
	Rosario (*)	60,434	3	48	35	0,79	0,58
Alemania	Berlin (#)	1,609,536	46	266	1,151	0,17	0,71
	Hamburgo	571,689	22	(!) 7	528	0,01	0,92
Austria	Viena	840,000	86	101	815	0,12	0,97
Francia	Paris	2,424,705	53	(?)	590	(?)	0,24
Hungría	Budapest	512,761	13	89	349	0,17	0,68
Inglaterra	Londres	4,492,707	16	219	1,015	0,05	0,22
Italia	Milán (*)	429,030	9	63	151	0,15	0,35
	Roma	423,217	5	16	65	0,04	0,15
	Génova	193,764	2	26	97	0,13	0,50
Uruguay	Montevideo	234,018	8	170	(?)	0,73	(?)

TABLA 13: COMPARACION ENTRE POBLACION, FLOTA Y PASAJEROS.³¹

AÑO	SUPERFICIE (ha)	POBLACION (cant.)	AUM (%)	DENS.	PASAJ. TRANSP. (numero)	AUM (%)	KM.	COCHES (cant.)	KM / 1.000 h.	COCHES / 1.000 h.
1887	18,141	429,558		24	36,277,659		150	277	0,35	0,64
1895	18,584	655,542	53	35	84,991,868	134	383	543	0,58	0,83
1904	18,502	944,742	44	51	148,279,097	74	504	1,003	0,53	1,06
1909	18,502	1,222,738	29	66	281,712,392	90	645	1,897	0,53	1,55
1914	18,502	1,560,986	28	84	370,911,741	32	791	2,313	0,51	1,48

³⁰ Observaciones a la *Tabla 12*: (*) Indica que estos datos fueron tomados de estadísticas levantadas en 1891. (#) Datos según estado en 1888-91. (!) Ignoramos la causa de esta cifra tan baja que quizás se debiera a alguna circunstancia especial como podría ser la electrificación. (?) Dato faltante. (!!) Hemos comprobado que la Oficina de Estadística Municipal incurrió en un error al totalizar para 1890, 249 kilómetros de vías. Se olvidó de incorporar al Tramway Central que, en efecto, dejó de circular en ese año, pero para fusionarse al Anglo-Argentino. Su extensión por ende debe sumarse a este último y no debió darse de baja. Debemos en consecuencia considerar 277 kilómetros de vías en explotación. Buenos Aires contaba entonces con 9 empresas: Ciudad de Buenos Aires, Anglo-Argentino, Tramway Central, Buenos Aires y Belgrano, La Capital, Gran Nacional, Metropolitano y Tramwaycito de Belgrano.

El cuadro se ha conformado en base al *Anuario Estadístico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1891, p. 229-230; *ibidem*, 1895, p. XXXVI-XXXVII, que contiene información de años precedentes.

³¹ En la *Tabla 13* se han tomado datos de los Censos de la Ciudad de Buenos Aires de 1887, 1904 y 1909, como también, de los Censos Nacionales de la República Argentina de 1895 y 1914. Se ha tomado información complementaria de los Anuarios Estadísticos de la Ciudad de Buenos Aires. Sobre el contenido debemos realizar algunas aclaraciones. En el caso del número de coches, se han considerado los que las empresas utilizaban en el servicio diario y no los que tenían en existencia. En algunos casos ello hace que las cifras se reduzcan hasta en un 50% del total. Una vez incorporada la tracción eléctrica, el total de coches corresponde a los de tracción animal, coches motores y acoplados. En el caso especial del Anglo-Argentino, las cifras del año 1914 no incluyen al tranvía subterráneo.

Respecto a las cifras totales de población, en todos los casos se ha descontado a la población del área fluvial, no sólo por carecer de relevancia sino por distorsionar nuestro análisis. En el año 1887, se ha incluido la población de los partidos de Flores y Belgrano federalizados en ese año. La superficie pasó entonces de 4.522 hectáreas, propias del antiguo municipio, a 18.141 hectáreas en total.

Los índices que relacionan la extensión de vías con el número de habitantes indican un crecimiento desequilibrado cuyo pico se sitúa alrededor de 1895. Posteriormente la red no acompañó el aumento poblacional. De ello se infiere que una vez trazados los corredores principales y alcanzada la estructura básica de la red, era poco lo que podía agregarse sin que descendieran los índices de rentabilidad. La flota, en cambio, acompañó en todo momento el desarrollo poblacional, brindando niveles de servicio cada vez mejores, salvo en un leve descenso al comenzar la Primera Guerra Mundial.

Los tramways de Buenos Aires eran importantes a escala mundial. Los viajeros que arribaban a nuestras tierras no se cansaron de plasmar en ricos testimonios la intensidad del movimiento y la frecuencia en los servicios. Por ello, hasta en Filadelfia, se conocía a nuestra urbe como la «Ciudad de los Tranvías». También en superficie Buenos Aires llegó a compararse con las más grandes del mundo, con excepción de Londres que la superaba. Tomando la variación intercensal extrema, vale decir, comparando los datos recogidos para 1887 y 1914, tenemos que la población aumentó un 363%, los pasajeros se incrementaron en un 1.022%, los coches hicieron lo propio en un 835% y la red creció en un 527%, lo cual hubo de superar seguramente toda expectativa empresarial.

En la Tabla 14 hemos analizado el *nivel de servicio* particularizando la información por empresas de modo de individualizar a las que lo brindaron razonablemente de las que lo hicieron en forma deficiente. El índice fue procesado de modo que brindara una fácil comprensión, según la siguiente ecuación: nivel de servicio es igual a la cantidad de coches en servicio por 100, sobre pasajeros transportados dividido 1.000. (Ver guarismos *Tabla 14*)

El rápido incremento poblacional, y la muy superior utilización del servicio tranviario, hizo que las empresas no llegaran a aumentar tanto su flota. Habíamos concluido en la *Tabla 14* que la cantidad de coches había acompañado la expansión de la población; pero si comparamos esos índices con el aumento de los pasajeros transportados, se denota inmediatamente una merma considerable. Aparentemente estamos infiriendo conclusiones contradictorias. Sin embargo, debe advertirse que en un caso se comparan vehículos con habitantes y, por el otro, vehículos con pasajeros.

Los índices dan una muestra clara de la eficiencia brindada en el servicio por parte de las distintas empresas. En el caso del Anglo-Argentino, los altibajos estuvieron vinculados a su política expansiva que llevó a incorporar sistemas heterogéneos entre sí. Ello se hizo notorio en 1890 cuando absorbió al Tramway Central que era el tercero en importancia por entonces. Logró luego recuperarse hacia 1900 para decaer en la oferta de vehículos hacia 1905, cuando fagocitó al Ciudad de Buenos Aires. La abrupta caída de 1910 se debió a la incorporación de siete empresas en el período inmediatamente anterior. No se ha incorporado la Belga-Argentina, por cuanto su efímera existencia (1907-8) escapa a las fechas tope del lustro.

En la época del tranvía a caballo el servicio tenía sin lugar a dudas muchísimos problemas. En los fines de semana, las familias humildes tomaban en verano una «jardinera» (coche abierto) para dar una vuelta en círculo. Tras una media hora volvían a casa o quedaban en algún paseo público compensando, de alguna manera, la imposibilidad de ir a veranear. La falta de

TABLA 14: RELACION ENTRE FLOTA Y PASAJEROS.³²

AÑO	C.B.A.	A.A.	Tw.C.	B.B.	B.A. Y B.	L.C.	G.N.	L.N.	T.M.	E.B.A.	RUR. LACR.	PTO.	E. SUD
1882	0.7	1.2	1.2	1	---	---	---	---	---	---	---	---	---
1885	0.7	1.1	0.9	0.5	0.9	---	---	---	---	---	---	---	---
1890	0.6	0.8	---	---	0.7	0.9	1.6	2.1	12	---	---	---	---
1895	0.5	0.6	---	---	0.8	0.6	1.2	0.6	1.3	---	0.8	---	---
1900	0.7	0.8	---	---	0.6	0.4	0.9	0.7	1	0.5	0.7	---	---
1905	---	0.6	---	---	0.6	0.3	0.7	---	0.5	0.7	0.6	---	---
1910	---	0.3	---	---	---	---	---	---	---	---	0.6	0.6	2.2
1915	---	0.5	---	---	---	---	---	---	---	---	0.5	0.5	1.5

TABLA 15: RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRAMWAYS DE BUENOS AIRES.³³

AÑO	C.B.A.	A.A.	Tw.C.	B.B.	B.A. Y B.	L.C.	G.N.	L.N.	T.M.	E.B.A.	RUR. LACR.	PTO.	E. SUD
1882	1.3	0.9	1.6	0.9	1.6/0.9	---	---	---	---	---	---	---	---
1885	2.2	1.2	1.8	1.6	2.4/1.4	---	---	---	---	---	---	---	---
1890	3.6	1.9	---	---	2.6	1.6	0.3	0.3	0.05	---	---	---	---
1895	4.7	2.7	---	---	2.9	2.2	0.7	1.9	0.5	---	1.3	---	---
1900	5.6	2.7	---	---	2.5	2.6	2.1	1.4	1.8	1.7	2.4	---	---
1905	---	4.9	---	---	2.9	3.2	2.4	---	3.6	1.7	3.4	---	---
1910	---	5.3	---	---	---	---	---	---	---	---	4.9	2.2	1.4
1915	---	4.8	---	---	---	---	---	---	---	---	3.8	1.8	1.8

³² Se ha considerado en la Tabla 14, la siguiente ecuación:

$$\text{nivel de servicio} = \frac{\text{cant. coches en serv.} \times 100}{\text{pasaj. transp.} / 1.000}$$

El índice «12» en el caso del Tranvía Metropolitano merece una aclaración especial. Sólo prestó servicio en los últimos meses de 1890 con ya casi la mitad de su flota.

La empresa fue declarada luego en quiebra quedando el tráfico suspendido hasta el 15 de setiembre de 1894. Es pues un índice atípico. Mientras una empresa libra por sectores una red, con la totalidad o una parte de su flota, todos los índices resultan afectados de modo que las variables resultan desequilibradas hasta tanto se comienza a operar con regularidad.

Se han tomado los años extremos y los de mediados de cada década, con excepción de 1880 por no haberse levantado esa información debido al cambio de jurisdicción. Ni las autoridades provinciales ni las nacionales recopilaban los datos de cada empresa, lo cual era lógico teniendo en cuenta la disputa política vivida.

Las abreviaturas corresponden a las siguientes empresas: C.B.A. (Ciudad de Buenos Aires), A.A. (Anglo-Argentino), Tw.C. (Tramway Central), B.B. (Tramway Boca y Barracas), B.A. y B. (Buenos Aires y Belgrano), L.C. (La Capital), G.N. (Gran Nacional), L.N. (La Nueva), T.M. (Tranvía Metropolitano), E.B.A. (Eléctricos de Buenos Aires), RUR/LACR. (Tramway Rural, luego Compañía Lacroze), PTO. (Tranvía del Puerto y Ciudad de Buenos Aires), E. Sud (Tranvías Eléctricos del Sud).

³³ La información de la Tabla 15 fue extraída del *Anuario Estadístico de la Ciudad de Buenos Aires*. Se carece, como ya expresamos, de información para 1880 por la disputa político-jurisdiccional.

En el caso de la empresa Buenos Aires y Belgrano se deben tener en cuenta algunos índices afectados. Ello se motiva en que hasta 1887, año en que se anexó el partido de Belgrano, sólo se tomaba en cuenta la extensión de la empresa dentro del antiguo municipio. No se contabilizaron los recorridos más allá del Arroyo Maldonado (Avenida Juan B. Justo) límite jurisdiccional con la Provincia de Buenos Aires por entonces. Sin embargo, la Oficina de Estadística Municipal no tuvo medios de discernir cuales pasajeros viajaban hasta ese punto y cuales continuaban aún más allá. Los altos índices para 1882 y 1885 seguramente no deberían ser tales por cuanto se consideró el volumen de tráfico total en relación a sólo una parte del recorrido. Es por ello que hemos hecho una doble indicación en la cual aparece en primer término la ecuación calculada en base a los informes oficiales y, en segundo, el cálculo sobre la base kilométrica total de la compañía. Por sus características interurbanas la empresa no debió ser demasiado rentable, conceptos que guardan relación con la historia de la empresa y nuestros conocimientos sobre su situación financiera.

vehículos hizo que las empresas retiraran entrado mayo aquellos modelos abiertos y los hiciera aparecer ya en noviembre. No faltaron protestas en los periódicos por este tema que eran firmados por más de un «suscriptor con bronquitis».

Otros problemas típicos fueron los propios del sistema o de nuestra ancestral indisciplina. Los descarrilamientos, las bestias empacadas o no entrenadas, los atascamientos, los problemas mecánicos, o la ausencia del cuarteador al pie de una barranca, atrasaban en media o una hora la llegada a destino, con el agravante de taponar calles y líneas. No faltaban tampoco los mayores que abandonaban por 10 minutos sus vehículos especialmente cuando pasaban cerca de las estaciones. Ni nos refiramos al cambio de caballos, a la falta o equivocación en las tablillas indicadoras de los recorridos, a que sólo se detenía la marcha para que subieran o descendieran las damas (pues para los hombres sólo se aminoraba la marcha), a los abusos tarifarios por viajar en los coches que se incorporaban especialmente a la salida de las funciones de teatro, etcétera.

La superposición de recorridos por las mismas vías en idéntica dirección, para abrirse luego en distintos rumbos, hacía que la frecuencia fuera en realidad aún mayor a lo pensado, y obligó a que aquéllos fueran identificados debidamente para evitar confusiones entre los pasajeros. Fueron individualizados mediante un código de banderas, como hoy en día se lo hace con colores, números y cartelitos en los colectivos. Es así que, por ejemplo, los coches del Tramway Central que iban por Cangallo (Juan D. Perón) hacia el Once y continuaban hasta Almagro, llevaban los colores de la bandera francesa. Con el tiempo fueron reemplazadas, según un proyecto presentado al Concejo Deliberante en 1884 y que se concretó con posterioridad. De noche se encendían faroles de color para que desde lejos se visualizara el destino. En la empresa mencionada, llevaban uno punzó los tramways que conducían al Once, uno blanco señalaba las líneas que iban al sur, y el verde indicaba los que recorrían los barrios del norte.³⁴

Las quejas por tardanzas o trasbordos imprevistos cuando se atrasaban varios coches (ocasión en la cual se hacía volver a alguno en sentido contrario para ganar tiempo) también eran cosas comunes que, generalmente, se implementaban allí donde se cruzaban vías de ida con otras de vuelta, con lo cual se evitaba llegar hasta áreas congestionadas o centrales para disgusto de los frustrados pasajeros. La falta de coches de la empresa Boca y Barracas cuando se agolpaba la gente los domingos por la tarde, para volver desde el Riachuelo al centro después de haber pasado el día en los recreos situados en su margen sud, también ocasionaban todo tipo de trastornos.

La ausencia de un mantenimiento regular en la infraestructura y el «completo», que fijaba un máximo de pasajeros en cada coche para no sobrecargar a las bestias, pero que no se suprimió en época de los eléctricos, da una idea cabal del conjunto. La falta de confianza y la escasa previsibilidad del sistema fueron características, aunque ello cambió al comenzar la electrificación. Entonces aumentó la flota y sobre todo la velocidad. Las paradas se estipularon entonces al final de cada cuadra y luego se llegó a las alternadas cuadra por medio, lo cual permitió un acceso más veloz hacia los puntos más distantes del Municipio.

³⁴ *La Nación*, Buenos Aires, 17 de abril de 1880, p. 3, c. 1; 20 de abril de 1881, p. 1, c. 7; *Guía Kidd*, n. X, n. 126, Buenos Aires, 1883, p. 90-92.

Finalmente habremos de analizar la *rentabilidad empresarial*, en la medida en que ello sea posible, y con la modestia que tal concepto así como la provisionalidad metodológica nos lo permita. Inferiremos algunas conclusiones basándonos en diversos índices que hemos conformado relacionando la extensión de las líneas con el volumen de pasajeros trasladados. A mayor cantidad de estos últimos, mejor será la rentabilidad en relación a la inversión en concepto de infraestructura (vías, estaciones, refugios, depósitos, talleres, dependencias administrativas, coches), como a su vez gastos de personal y tracción (caballada o energía). La medición propuesta se basó en la siguiente ecuación: rentabilidad es igual al volumen de tráfico sobre los kilómetros de red por 100.000.-

No deseamos transmitir en este aspecto un criterio reduccionista o simplista. Los valores tomados sirven para indicar una de las formas de medición de la rentabilidad empresarial sin que ello implique, por cierto, que otras variables puedan resultar igualmente válidas y significativas.

Bueno es recordar que la *renta* en una compañía de tramways no deviene del tiempo que el pasajero ocupa el coche sino, al contrario, en el renovarse continuamente los pasajeros que suben y bajan, circunstancia que es favorecida si el trazado contempla el paso por puntos de gran captación de tráfico. Y por otro lado, del *tráfico de retorno*.

De los valores de la *Tabla 15* se desprende que el Tramway Ciudad de Buenos Aires gozaba de una situación de privilegio, lo que se debió a que sus líneas fueron tendidas estratégicamente en el área central disponiendo, por ende, de altos volúmenes de tráfico. Sin embargo, en los primeros años del siglo, por el vertiginoso desarrollo de los barrios periféricos en los cuales el Anglo Argentino gozaba de supremacía, aquél quedó relegado y finalmente marginado de esa espectacular expansión, terminando bajo el control de este último. Otra causa de su absorción habría sido la reticencia manifiesta del primero en llevar a cabo el cambio de tracción.

El intenso movimiento tranviario se desenvolvía a fines de siglo en realidad dentro del rectángulo formado por Entre Ríos-Callao, Juncal, Paseo de Julio-Paseo Colón y Brasil. En forma periférica se llegaba al Cementerio de la Recoleta, al Once y Almagro, a Barracas y a Retiro. En cuanto al servicio interurbano, al Anglo conducía a Flores por Rivadavia, así como el Buenos Aires y Belgrano iba hasta el pueblo homónimo por Santa Fe. Dos líneas complementaban la red hacia el Matadero; una pasaba por el Cementerio del Sud (actual Parque Ameghino) y la otra accedía por (La) Rioja.

El *flujo de tráfico*, siguiendo la organización del espacio urbano encarada por las empresas, tuvo sin duda en cuenta a la Plaza de Mayo como centro nodal emisor y receptor de tráfico, estructurándose en consecuencia los siguientes ejes de circulación: Plaza de Mayo-Constitución, Plaza de Mayo-Recoleta, Plaza de Mayo-Once y Constitución-Recoleta, único diametral y directo. Ello era lógico por cuanto el punto central de toda ciudad de raíz hispánica estaba señalado ya desde su fundación en el sitio de la Plaza Mayor. Buenos Aires no pudo escapar a esta regla, por lo cual indefectiblemente todas las empresas tendieron sus vías hacia ese sitio. Las plazas Victoria y 25 de Mayo centralizaban la actividad administrativa y financiera de la urbe. Allí estaba el Palacio de Justicia (Cabildo) aunque luego se trasladó a la calle San Martín, la Municipalidad, la Catedral, la Curia Metropolitana, el Teatro Colón antiguo, la Bolsa de Comercio, la

Casa Rosada, el Correo (ala sud de la anterior), el Congreso Nacional, y las principales casas comerciales de la ciudad y el país.

Afirmábamos que todas las empresas convergían a la Plaza de Mayo. La Ciudad de Buenos Aires accedía por Balcarce y por 25 de Mayo hacia Victoria y Rivadavia, para salir por Bolívar y San Martín con líneas entrecruzadas en forma de pinza. El Anglo-Argentino iba y volvía por Rivadavia. El Tramway Central convergía todas sus líneas por Piedad (Bartolomé Mitre) para salir por Cangallo (Juan. D. Perón) hacia el Once o hacia los barrios del norte, en tanto que por Victoria (H. Yrigoyen) iba hacia el Once o Constitución. Una sola salía por el sur de la Plaza para enfilarse luego hacia el norte hasta la Plaza Vicente López. El Buenos Aires y Belgrano llegaba por Reconquista para volver por Florida después de dar la vuelta. Otro tanto hacía el Boca y Barracas que venía por Perú hasta Piedad para regresar por Defensa.

Una última consideración cabe señalar sobre el tiempo necesario para realizar los desplazamientos. Un viaje de Barracas hasta las Cinco Esquinas, podía tardar dos horas y media, calculándose el tiempo promedio de avance en unas 30 a 35 cuadras por hora, dependiendo claro está del sector atravesado y la hora del día, como sucede también en la actualidad.³⁵

³⁵ James R. Scobie, *Buenos Aires del centro a los barrios: 1870-1910*, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1977, p. 211 y 221.

CAPITULO 12

EL ROL DEL ESTADO EN LA EXPLOTACION DE LAS COMPAÑIAS

1. EL ESTADO EN FUNCION DE LA NORMATIVA DEL SISTEMA TRANVIARIO.

El presente capítulo tiene por objeto reseñar el modo en que el Estado se condujo en relación a las empresas de tranvías de Buenos Aires. Tras su análisis, se podrá hacer un balance de su acción y tomar en cuenta, quizás, algunos lineamientos para su aplicación contemporánea a otra esfera de servicios.

El Estado moderno, como hoy lo concebimos, se configuró desde el Renacimiento. Es cierto que hallamos formas estatales en sociedades primitivas donde un solo órgano de gobierno cumplía las funciones inherentes a la conducción. Aristóteles lo dividió en tres de modo de cubrir sus distintos aspectos con el fin de alcanzar la «virtud» y «felicidad» de todos los hombres. En las *póleis* griegas la organización gozaba de un rol independiente al estilo de ciudades-estado. Su sólido basamento sirvió a la conformación de las *civitas* romana. Esa idea de poder centralizador se perdió durante la Edad Media, diluida en oposición al creciente desenvolvimiento de principados y señoríos más o menos extensos. No había un vocablo que expresara de modo cabal la significación jurídica del Estado. Las denominaciones *civitas*, *land*, *terrae* o *Burg*, empleadas a partir de la consolidación del poder feudal en Europa, representaron sólo una traslación restrictiva de la significación romana evolucionada que se aplicó al elemento puramente territorial.

A comienzos del siglo XV fue generalizándose en Italia la necesidad de encontrar un término adecuado para la estructura política global basada en la organización de la ciudad como entidad jurídica y gubernamental. Aparecieron entonces las denominaciones *Stato di Firenze*, *Stato di Génova*, que respondieron a una «constitución» o estatuto general. Con el correr del tiempo surgieron distintas modificaciones conceptuales. Mientras que Hegel consideró al Estado la expresión más acabada del espíritu colectivo, para Marx aquella superestructura respondía a la dinámica de una serie de privilegios que se manifestaban a través de la coerción clasista y la propiedad privada determinados por los modos de producción. En los últimos años se lo ha considerado como parte de la realidad y del fin último de los seres humanos que lo habitan y en cual lo *colectivo* pugna con la *individualidad* y la competencia particular. Se configuró así el basamento que permitió vincular a la sociedad, el espacio y a sus dirigentes.

Mucho se ha escrito sobre los cambios introducidos por el liberalismo hacia fines del siglo pasado y comienzos del presente, como también acerca de las doctrinas políticas que desde

Europa se irradiaron con fuerza progresiva hacia Iberoamérica. No pretendemos detenemos demasiado en este terreno, que nos es ajeno, sino sólo presentar una breve referencia situacional para penetrar luego en la temática concreta de índole histórica y urbana. Hacia 1880 el Estado se perfiló con características liberales enraizado en la concepción positivista. Su fiel exposición sigue a Hebert Spencer quien planteó, en su obra *The Man versus State* de 1884, que el Estado era un creciente poder burocrático ante el cual debían alzarse los derechos individuales de los hombres. Aquella teoría rechazaba la intervención del Estado en las actividades sobre todo económicas y, en forma más amplia, en la vida de los individuos. El llamado «darwinismo político» identificó la vida social con la física y la biología, concluyendo que la sociedad estaba sometida a las mismas leyes que los organismos vivos. Por el principio de adaptación (evolución) los seres útiles se desarrollaban, mientras que los que no lo eran, se habrían de atrofiar. Por analogía, según la selección natural, se desarrollarían los hombres, las sociedades y las empresas más capacitadas. El Estado no debía inmiscuirse en aquel proceso sino sólo como regulador y administrador.¹

A los fines de nuestro trabajo nos referiremos al poder estatal en su esfera comunal. El gobierno de la ciudad de Buenos Aires sustentaba un conjunto de poderes y facultades delegados, vinculado por su *status* jurídico especial (menos autónomo que los demás municipios del país) en forma directa a los poderes nacionales. El Estado, por otra parte, podía prestar por sí mismo servicios públicos o delegarlos a concesionarios. En este último caso, cedía la explotación a un tercero para asegurar la satisfacción de algunas necesidades colectivas. El régimen debía contemplar la coordinación y equilibrio de la defensa de los intereses sociales con los del futuro prestatario.

En los tranvías de Buenos Aires, el Estado fijó pautas concretas sobre la construcción, explotación y control de la actividad. Lejos estaba aquel poder de dejar librado al azar alguno de sus aspectos esenciales. Se trataba entonces del desenvolvimiento dentro de las pautas macropolíticas de estilo y raigambre liberal, pero que estaban muy alejadas de un *laissez-faire* estricto. Los representantes de la Comuna autorizaron los trazados, fijaron las bases de la construcción (y el tipo de material a emplear), regularon la prestación del servicio e inspeccionaron distintos aspectos de su administración. Para ello se elaboró un frondoso cuerpo legal que proveería del marco adecuado. Los compromisos sobre prestaciones se asentaron en concesiones individuales cuya mayor o menor significatividad y cumplimiento varió de acuerdo a la empresa y circunstancias que rodearon cada caso en particular.

No había pues improvisaciones, como ocurrió a fines de la década del '20 cuando se introdujo el automóvil colectivo. Este último, verdadero *asistema*, y que no surgió de manera espontánea ni como «reacción criolla» frente al «riel extranjero», como tantas veces se nos presentó, sino que se ubicaba dentro de los cánones que impulsaban los Estados Unidos para dar salida a la nueva producción resultante de su revolución automotriz, provocó un verdadero colapso en el transporte urbano. No ha de preocuparnos este tópico por sus implicancias económicas o interimperialistas, sino desde un punto de vista sobre todo técnico por cuanto se logró paralizar en forma artificial e ilegal el desarrollo del riel par «justificar» con posterioridad el levanta-

¹ Jean Touchard, *Historia de las ideas políticas*, Madrid, Tecnos, 1977, p. 518-520.

miento del sistema en aras de las nuevas políticas petroleras y las presiones de una gran empresa de motores a explosión que logró imponer sus unidades en la mayor parte de América Latina.

El servicio tranviario se basaba en la tipología de la concesión privada de un servicio público. La actividad fue pautaada por el Estado hasta en sus mínimos detalles. No había una contrapartida corporativa como existe actualmente en el transporte a través de federaciones, cámaras o asociaciones. Se competía sin garantías ni ventajas, como las que obtuvieron los ferrocarriles (cesión de tierras, garantías sobre el capital invertido) y el autotransporte (combustible subvencionado, baja seguridad vial, permisividad en el acatamiento de las normas de tránsito, destrucción de calzadas, contaminación del medio ambiente).

2. LA BASE JURIDICA DE LAS COMPAÑÍAS.

Tras extensos debates, el 26 de octubre de 1868 se sancionó la primera ley provincial que permitió el establecimiento de líneas de tranvías que habrían de ser pioneras en el país. Empresarios y autoridades analizaron seriamente los antecedentes que este modo de transporte había tenido en los Estados Unidos y Canadá. Se obtuvo información mediante el envío de un cuestionario de doce preguntas que debían contestar las intendencias de algunas importantes ciudades. Llegaron respuestas desde Nueva York, Brooklyn, Boston, Filadelfia, Baltimore, Providence, Montreal, Toronto, Chicago, Newark (Nueva Jersey) y Quebec. Los nuevos tramways conmocionaron a los vecinos, hacia 1870, por la incertidumbre que provocaron y los temores propios de toda innovación. Se pronosticaron embotellamientos, la desvalorización de inmuebles por el agrietamiento de los edificios ante el paso de los coches, accidentes de peatones, etc.²

Pero pese a todo, y por una situación que podríamos definir como fortuita,³ se logró la aprobación de la ley que habría de permitir la instalación de las primeras líneas. Constaba sólo de dos artículos que facultaban al Poder Ejecutivo Provincial (Buenos Aires no aún la Capital Federal sino sólo la de la Provincia homónima) a conceder la explotación de los servicios fijando algunas obligaciones: la presentación de una descripción general de las obras, tipo de calidad de los materiales, la inclusión de planos, especificación tarifaria, la obligación de conservar los pavimentos de las calles a recorrer y la uniformidad de la trocha (1,44 m), lo cual habría de ser importante en función de eventuales complementaciones.

El Estado se reservaba el derecho de aprobar los trazados con el único fin de arbitrar conflictos en caso de superposiciones o disputas. No había aún preocupación por la planificación o intenciones de diseñar una red en sentido global. Tampoco se concebía aún la instalación de líneas de fomento o para beneficio de una población si aquellas no presentaban mínimos réditos económicos. Para las autoridades, el máximo interés giraba en lograr el mayor kilometraje posible. Se suponía llegar así al modelado de la tan ansiada «París de la América del Sud» para asemejar nuestra urbe, en el menor tiempo posible, con las más destacadas de Europa.

² Hechos referentes a los tramways. Siendo una serie de informes oficiales... publicados en Londres en 1866, Buenos Aires, Imp. de La Tribuna, 1867; Pedro Agote, *Breve reseña de la fundación de los tramways en la ciudad de Buenos Aires. Año 1868*, Buenos Aires, Imp. Quinde, 1916.

³ Cristian G. Werckenthien, *El Transporte en Buenos Aires: 1870-1880*. Buenos Aires, Asociación Amigos del Tranvías, 1981, p. 70-80. (Cfr. Capítulo III: Los primeros tranvías de Buenos Aires. Origen y antecedentes hasta 1880).

La supervisión de obras se dejaba establecida con suma claridad.⁴ Se reglamentó el ancho máximo de los coches, que se podría hacer circular sólo uno de éstos (sin acoplados), que debía ser tirado por dos caballos (salvo donde hubiera pendientes mayores al 3%, donde podía agregarse otro como cuarta), que debía guardarse una distancia de al menos 130 metros entre uno y otro por razones de seguridad y para evitar embotellamientos, y que la velocidad máxima no debía sobrepasar las 6 millas por hora.

Después de inauguradas las primeras empresas, que fueron el Tramway Central, el Tramway 11 de Septiembre y el Tramway Argentino, de los Lacroze, los Méndez y Billingham respectively, allá por 1870, se promulgó otra ley el 31 de octubre de 1871. Completaba la anterior limitando el otorgamiento de nuevas concesiones y reservaba, para el poder público, el derecho de disponer el levantamiento de vías cuando razones de interés general aconsejaran proceder de tal modo. En su artículo 3°, inciso 2°, decía que si los tranvías resultaran un inconveniente para el tránsito, los empresarios estaban obligados a levantar los rieles sin indemnización alguna.

Para evitar la saturación en la zona céntrica se limitó el asentamiento de nuevas líneas, de modo que no podrían colocarse vías en calles paralelas continuadas sino que se debía dejar una libre por medio. El desarrollo urbano por su propia dinámica habría de dejar esta medida sin efecto. Una nueva ampliación de esta ley se sancionó el 4 de noviembre de 1876, pero sin que se hubiera establecido en ella nada significativo que demande nuestro análisis.

Las empresas actuaron hasta 1880 dentro del marco jurídico diseñado por las leyes referidas. Tras el cambio de jurisdicción, por la federalización de la ciudad, se creó un nuevo cuerpo legal. La ley nacional 1.260 confirió al Concejo Deliberante la facultad de dar o negar el permiso para establecer líneas a título gratuito u oneroso, aunque por tiempo limitado. Se sancionó entonces la ordenanza que lleva fecha del 14 de junio de 1886 por la cual se reglamentó todo lo atinente a los tramways capitalinos. Volvían a incluirse todas las obligaciones empresarias dejando nuevamente en claro que la Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad debía inspeccionar las obras y materiales antes de su habilitación.

Las únicas empresas que se hallaban sustraídas de esta jurisdicción eran las que gozaban de concesiones nacionales. Correspondía así cuando cruzaban un límite interprovincial, vale decir, federal. La situación provocó innumerables conflictos y problemas legales que, por carecer de relevancia en nuestro análisis, no habremos de tratar aquí. Tres compañías estaban en esta órbita por cruzar el Riachuelo: la Compañía de Tramways Buenos Aires y Quilmes (1905), la Compañía de Tramways Eléctricos del Sud (1907), y la Compañía de Tranvías del Puerto y Ciudad de Buenos Aires (1908).

La ordenanza de 1886 había reforzado la idea de la concesión limitada temporalmente. Transcurridos 60 años, los bienes pasaban a la Comuna con excepción de los edificios (por considerarlos propiedad), los cuales podían ser adquiridos por el Estado al valor de tasación. La ley provincial de 1868 y la ampliaciones de 1871 y 1876 no habían hecho alusión a este tema. Larga fue la discusión sobre si la razón de esto último respondió a algo tácito o no contemplado.

⁴ Buenos Aires, Municipalidad, *Recopilación de leyes, ordenanzas, decretos y contratos de concesiones de tramvías*, Buenos Aires, G. Kraft, 1909, p. 9-12.

En 1888, la Municipalidad expidió una ordenanza que reglamentó los servicios tranviarios, que aún eran de tracción animal, fijando la velocidad máxima en 10 kilómetros por hora. Además, estableció que las bocacalles debían cruzarse al paso, la no detención de coches durante más de 5 minutos en la vía pública, la prohibición de hacerlos rodar fuera de la vía (cosa que era frecuente para adelantar a otros vehículos, pero que dañaba los pavimentos), la obligación para los cocheros de tocar el cornetín 15 metros antes de las esquinas de modo de prevenir accidentes, la indicación del «completo» (tablilla que señalaba la capacidad colmada y que justificaba que el tramway no se detuviera), la abstención de hacer circular jardineras (coches abiertos) entre el 15 de mayo y el 1° de setiembre, la remoción de vías que durante dos meses no se hubieran utilizado en forma regular, y que los animales debían ser mansos, sanos y adiestrados al tiro. El máximo de pasajeros admitidos en los vehículos no respondía a la comodidad del usuario o a un simple capricho, sino a la inquietud de la Sociedad Protectora de Animales que bregaba por el buen trato de las bestias, queriendo evitar la sobrecarga que las dejaba exhaustas.

La extensión del sistema, la mayor cantidad de pasajeros que se transportaba y el desarrollo urbano general, hicieron necesario que se ajustaran algunos detalles en la organización no sólo del movimiento callejero sino de su administración y operación interna. En noviembre de 1895 se promulgó una ordenanza que introdujo una nueva reglamentación. Respecto del tren rodante, hubo algunas variantes: las empresas debían hacer circular el número de coches que a juicio del Departamento Ejecutivo Municipal hiciera falta para el servicio de una línea, siempre y cuando aquéllas no demostraran la imposibilidad económica o técnica para cumplirlo. Se quería impedir que a ciertas horas poco rentables se espaciara la frecuencia por coches retenidos en las estaciones. Se debían mantener en perfecto estado, aseados, siendo obligatoria su desinfección. La incorporación de servicios «expresos», que se señalaban con bandera blanca, tuvo por finalidad efectuar viajes en forma directa hasta las estaciones y desembarcaderos. A su vez se prohibió el trasbordo de pasajeros de un coche a otro cuando su cantidad no justificara llegar hasta los extremos finales del recorrido. Comenzaba, pues, a hacerse frecuente pasar los de varios a uno solo para hacer volver los vehículos liberados en sentido contrario -hacia el centro- porque en algunas líneas el sector periférico no era precisamente el más rentable. Se preveía, asimismo, la introducción de parabrisas en las plataformas, lo cual podía llegar a considerarse una conquista obrera, dado que propendía a reducir el índice de tuberculosis registrado entre los conductores. También se estipuló que no se pudieran alterar itinerarios ni tarifas, a cuyo efecto tenían que presentarse con 15 días de antelación a su implementación.

A fines de 1899 se dictó el *Reglamento General de Tranvías Eléctricos* a través de una ordenanza. Los primeros ensayos con la nueva tracción fueron realizados en Palermo con todo éxito en 1897.⁵ Aquellos tramways circularon sobre el Boulevard Las Heras, entre Ministro Inglés (Scalabrini Ortiz) y los Portones de Palermo (Plaza Italia). Al año circulaba ya en forma regular la empresa La Capital, con servicios eléctricos hasta la llamada Plaza Flores.⁶ Esta verdadera revolución en la locomoción urbana hizo necesario fijar nuevas bases legales para prever situaciones que la normativa vigente no contemplaba. Es por ello que el intendente Bullrich

⁵ Cristian G. Werckenthien, «En Palermo se inauguró el primer tranvía eléctrico de Buenos Aires», *La Gaceta de Palermo*, a. 1, n. 5, Buenos Aires, 1986, p. 16-22. [Cfr. Capítulo 6: *La Revolución Eléctrica en el Transporte Urbano*].

⁶ B.J. Mallol, *Tramway eléctrico La Capital*. Buenos Aires, J. Peuser, 1898, p. 9.

implementó un Reglamento que contenía 116 artículos ordenados en 11 capítulos. Comenzaba por los aspectos formales necesarios para presentar los proyectos, y continuaba con los ítems propios de la redacción de los contratos (plazos, penalidades por incumplimiento, obligaciones, impuestos, pases libres para empleados municipales, fijación de tarifas, transporte de obreros a mitad de precio a la mañana y por la tarde, abonos escolares con descuento de 40%, etcétera). Se impusieron nuevos topes de velocidad, se obligó a que las empresas tomaran medidas en beneficio de la seguridad integral del sistema (personal, pasajeros y terceros), se instrumentaron acciones tendientes a que no cayeran cables eléctricos en la vía pública, se hicieron necesarias las llaves de seguridad en los coches y hasta debían instalar un pararrayos. Por delante debieron adosar los denominados «salvavidas», que eran accionados en casos de peligro. También se fijaron pautas muy precisas sobre la conducción, debiéndose registrar los motormen a fin de proceder a su adiestramiento y examen.⁷

La firma de nuevas concesiones, en base a la nueva tracción, hizo que las empresas procuraran imponer el tratamiento en forma aislada del cuerpo legal anterior. Deseaban, como es lógico, desligarse de obligaciones contraídas en el pasado, no siempre convenientes para ellas y, peor aún, cuando resultaban negativas para su administración, especialmente en caso de no haber sido cumplidas. En tal sentido, hubo tratadistas que expresaron algunos reparos:

«Las sanciones municipales permitiendo el cambio de tracción, no constituyen nuevas concesiones a las empresas tranviarias en reemplazo de las que éstas usufructuaban en épocas de tracción a sangre, sino meras autorizaciones para adoptar una variante en los medios de realizar el servicio.

Así resulta del texto expreso de las ordenanzas que permitieron la utilización de la fuerza eléctrica en los servicios tranviarios, y así resulta, también de las reservas que contienen esas resoluciones al mantener invariables las disposiciones de las ordenanzas en vigencia.»⁸

3. LAS OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS DE TRAMWAYS RESPECTO DE LOS PAVIMENTOS.

Este aspecto fue uno de los más conflictivos que debieron sortear las autoridades con las empresas. En la ley de 1868 se había establecido claramente, en su artículo 1°, inciso 3°, que el empedrado de las calles en que se estableciera una línea debía ser conservado en buen estado por la empresa y en las que no lo hubiera, debía construir empedrado o macadam entre los rieles con un agregado de cinco decímetros más a cada lado.

Esta obligación tan amplia y pretensiosa fue motivo de numerosos problemas, no tanto en cuanto a la *construcción*, sino sobre todo respecto de su *conservación*. El problema se originó por la imprecisión de las primeras concesiones, en las cuales se había omitido hacer mención concreta del número de cuadras que las compañías debían construir por considerarlo implícito y expresado con suficiente claridad en el citado artículo. Con el correr del tiempo se especificaron cuales debían ser las cuadras que cada empresa habría de pavimentar a su costa. Ello resultó beneficioso para ellas por cuanto, de algún modo, se limitó la obligación a una determinada

⁷ Buenos Aires, Municipalidad, *ob. cit.*, p. 70-130.

⁸ Vicente Rotta, *El problema de los transportes colectivos en la ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 1937, p. 31.

cantidad, pues pavimentar extensos recorridos resultaba demasiado oneroso. Las autoridades habrían optado, según nuestra opinión, por concretar una imposición más restringida con tal de lograr siquiera un mínimo que mejorara la transitabilidad por las principales arterias. Seguramente se pensó también que esta limitación habría de alentar nuevas empresas que, de otro modo, no se hubieran presentado por no configurar una inversión redituable dado el capital inicial necesario. Ello hubiese conspirado con el anhelado «progreso» y la expansión de la red.

El Municipio encontró diversas formas de imponer -o negociar- la construcción del mayor número posible de cuadras, otorgando a cambio permisos que a las compañías les eran imprescindibles. Se referían al servicio, a la prolongación de líneas, a la habilitación de curvas o desvíos para conectar establecimientos comerciales o fabriles, etcétera. En general, en las empresas no ofrecieron reparos en empedrar las arterias céntricas, pero surgieron cuestionamientos al comenzar la expansión hacia zonas entonces periféricas como San Telmo o San Cristóbal, por ejemplo.

Para tener una idea cabal de las extensiones pavimentadas hemos conformado la *Tabla 16* que muestra su existencia para 1873 con la consiguiente discriminación de las empresas que los habían construido como también en que superficie.

TABLA 16: CUADRAS CONSTRUIDAS POR LAS EMPRESAS DE TRAMWAYS EN 1873.*

Empresa	Empedrado		Adoquinado		Total
	todo el ancho	entre rieles	todo el ancho	entre rieles	
Tr. Argentino	48	15	16	—	79
Tr. á Belgrano	39	15	—	1	55
Tr. Central	44	2	22	—	88
Tr. Boca y Barracas	87	—	9	4	100
Tr. Cdad. de Bs.As.	118	4	—	8	130
Tr. Nacionales	87	65	—	—	152
Total	423	101	47	13	584

Obtenemos así una visión general de las obras emprendidas por las empresas para un año determinado. Durante los primeros años de servicios (1870-73) cumplieron con el mantenimiento de los afirmados de las calles que recorrían. Pero a partir de entonces comenzaron a resentir esa obligación. Alegaban que había empresas de servicios públicos que afectaban el buen estado de las arterias y que resultaba injusto que ellas debieran cargar con reparaciones que no les correspondían. La situación motivó la sanción de una ordenanza, datada el 14 de agosto de 1873, por la cual se aceptaba tácitamente que los afirmados eran deteriorados por circunstancias ajenas a las compañías de tramways. En su artículo 1° establecía que:

* Memoria de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1873, Anexo B, p. 115-121. El cuadro de página 116, erróneamente titulado *Tramway Argentino*, corresponde al *Tramway á Belgrano*. El error quizás se deba a que ambas compañías pertenecían a don Mariano Billinghurst. En las cifras se han obviado las fracciones.

«Desde la promulgación de la presente Ordenanza la apertura del empedrado de las calles en que hubiese colocado rieles para tramways, envuelve para el que la practique la obligación de reponerlo a satisfacción de la Empresa respectiva a la que deberá dar aviso previo.»¹⁰

Pero no todo fue tan simple. El propio presidente de la Municipalidad (cargo equivalente al de intendente en época anterior a la federalización), don Emilio Bunge, manifestó que eran tantas las dificultades que oponían las empresas al cumplimiento de las obligaciones sobre conservación de la vía pública, que no le quedaría otra remedio que ordenar la suspensión de los servicios. Dudaba, sin embargo, de sus propias facultades para proceder de tal modo. A fin de estudiar y analizar el problema fue nombrado un fiscal especial, el Dr. Ernesto E. Malaver, quien debía revisar las concesiones para determinar la manera que habría de conducirse la acción. Este redactó un informe fechado en Buenos Aires el 13 de enero de 1874.¹¹ En su contenido se invocaba el inciso 3° del artículo 1° de la ley de 1868, dejando en claro que esa obligación era anterior a la firma de todas las concesiones con las empresas. En las que se firmaron con posterioridad se había incluido una mención especial sobre conservación de los pavimentos para reafirmarla y no, como sostenían las empresas, porque no existiera con anterioridad. Estas últimas alegaban que, en vez de concesiones, se debía dar a esos documentos el carácter de contrato, con lo que deseaban desconocer obligaciones no contenidas en los textos individuales. Las autoridades no podían aceptar esta argumentación por cuanto no era conveniente eximir a las empresas de obligaciones contraídas porque podría tomarse como antecedente negativo.

El cuestionamiento de las normas legales y si debían ser consideradas *leyes o contratos*, volvió a aparecer en forma reiterada a lo largo del tiempo.¹² Este fue uno de los aspectos que con frecuencia utilizaron las empresas en su intento de esquivar al poder municipal.

El informe de Malaver remarcaba que el compromiso de aquéllas sobre los afirmados era resultante de una justa compensación por la utilización de la vía pública que se ofrecía para el establecimiento de un servicio lucrativo. Justificaba sí a las empresas en lo referido al problema de la conservación, dado que la colocación de cañerías de gas y obras de salubridad había provocado deterioros que no tenían por qué ser reparados por ellas. Se corroboraba así que la falta de mantenimiento no surgía de meras excusas sino que eran otras las empresas que lo causaban. El documento incluyó no sólo una descripción del problema sino que planteó su solución. Propuso cobrar un impuesto a los tramways que fuera proporcional a la cantidad de cuadras recorridas, pagadero a la Comuna, para que esta última se encargara en forma directa de las reparaciones resultantes del desgaste natural de la vía pública.

La idea fructificó varios años después, aunque modificada, cuando vuelto a analizar el problema, se advirtió que habría de ser la única forma de llevarlo a buen término. El 4 de noviembre de 1885 se dictó la ley número 1.752 por la cual se impuso a las empresas una contribución del 6% sobre sus entradas brutas, en el ámbito capitalino, exonerándoselas de las obligaciones sobre pavimentos. Se llegaba a una medida concreta que habría de llevar a una mejor situación material de las calles porteñas. Las empresas, en realidad, fueron beneficiadas

¹⁰ *ibidem*, p. 58.

¹¹ Argentina, *Archivo General de la Nación*, IX, 23-9-3.

¹² El tema se trató en diversas oportunidades en el Concejo Deliberante. Cfr. *Actas del...*, sesión del 20 de octubre de 1891, p. 663.

por cuanto la carga impositiva resultaba menor que las obras eximidas.

Las autoridades habían tenido que elegir entre una obligación ideal demasiado pretenciosa o su reemplazo por otra menor que pudiera llevarse a la práctica. Se optó por esto último. Se debe tener en cuenta que ese porcentaje se sumaba a otras contribuciones adicionales propias de toda actividad comercial, además del 12% que se cobraba si las entradas excedían determinadas sumas.

4. EL ESTADO COMO CELOSO CUSTODIO DE LA SEGURIDAD INTEGRAL DEL SISTEMA.

Otra de las formas en que podemos analizar la relación entre el Estado y las empresas tranviarias consiste en considerar algunos aspectos de «seguridad». Centraremos el tema en la forma en que las autoridades bregaron por la integridad de los pasajeros, transeúntes, otros vehículos y, aunque sólo en forma secundaria, la de su personal. Las medidas concretas pueden clasificarse según acciones de tipo técnico como también legales.

Desde un principio se trató de incluir normas que regularan ciertos aspectos preventivos para evitar accidentes. Las dos primeras líneas de *tramways complementarios*¹³ no produjeron dificultades por transitar zonas del primer anillo céntrico. El inciso 13° del artículo 1° de la ley de 1868 establecía que «la velocidad media de los carruajes no podrá pasar de seis millas por hora.» Fue el primer intento de salvaguardar la integridad física de los habitantes y el primer acto concreto destinado a que el sistema brindara una seguridad mínima a fin de evitar colisiones.

Habilitados los primeros tramos en la zona céntrica y en los principales barrios, y a fin de apaciguar los ánimos que se enfervorizaron contra la «monstruosa» innovación, se promovieron algunas medidas tendientes a evitar accidentes. En tal sentido se obligó a las empresas a hacer circular delante de cada coche un jinete que alertara con un cornetín su inminente paso. Estos postillones vestían de verde y hacían flamear una bandera roja como anuncio.¹⁴ Pero lo poco práctico del sistema, la irresponsabilidad de estos jóvenes muchachos y el acostumbamiento de la población al movimiento de los tranways, hizo que la propia Municipalidad bregara luego por su eliminación:

«La Ordenanza sancionada en 28 de noviembre se creía satisficiera las exigencias de seguridad pública, desde que los conductores de los carruajes de Tramway, se libran enteramente a los guías que llevan, los que por lo general son muchachos que en manera alguna se preocupan de su responsabilidad. Eliminados éstos y sustituyéndolos por inspectores, los conductores por seguridad propia tendrían que andar despacio y pasar siempre al paso las boca-calles, pues en un choque serían ellos las primeras víctimas.»¹⁵

¹³ Hemos denominado así a las primeras líneas pre y proto-tranviarias, del Ferrocarril del Norte y del Sud respectivamente, que circulaban una por el Paseo de Julio (Avenida Leandro N. Alem) entre Retiro y el lado norte de la Casa de Gobierno y la otra por Lima desde Constitución hasta la intersección con Moreno, luego prolongada por Cerrito hasta Tucumán, donde estaba la estación del Parque.

¹⁴ *La Nación*, Suplemento del Centenario, Buenos Aires, 4 de enero de 1970, p. 12; José Luis Busaniche en *Estampas del Pasado*, Buenos Aires, Hachene, 1959, p. 816, cita a Roberto B. Cunningham-Graham quien, en su artículo titulado Río de la Plata, publicado en Londres en 1914, hacía referencia a los postillones diciendo que: «Veinte varas adelante de cada tranvía, iba un muchacho a caballo, al galope, tocando un cuerno. Esto da la idea del tráfico que había en las calles en esos días en que, mucho antes de que los tranvías se hubieran generalizado en Inglaterra, ya llegaban a todo el vecindario de Buenos Aires y corrían por todas las calles de la ciudad».

¹⁵ *Memoria de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1872, v. II, p. 41.

Por ordenanza del 7 de agosto de 1872 se había autorizado la supresión de aquellos personajes. Se impuso a las empresas, en su reemplazo, un depósito de \$ 4.000 como garantía frente a eventuales lesiones que pudieran ocasionar a terceros. Se creaba, también, la Oficina de Inspectores de Tranvías con un inspector general y uno particular para cada empresa.¹⁶ Los gastos fueron pasados a las compañías. Otra innovación para lograr la máxima seguridad en las calles céntricas fue establecida en la ordenanza del 28 de noviembre del mismo año, que en realidad consistió en otra *Adición al Reglamento de Tramways*. En su artículo 4° se expresaba:

«En cada cruce de vía comprendida entre las calles de Venezuela y Parque (Lavalle) y entre las de Salta y Libertad (sic.) deberá haber permanentemente un vigía, que con dos banderas durante el día y un farol de color por la noche, indicará al cochero si la vía está franca o si debe detener el carruaje por la proximidad de otro Tramway o existencia de otro obstáculo cualquiera.»¹⁷

Se deseaba así imponer un original sistema de «señaleros callejeros» que, en realidad, no sabemos si llegó a implementarse, pues del párrafo transcrito sólo se desprende una expresión voluntarista que no hemos confirmado. La Comuna estableció, un año después, que entre las calles referidas fuera obligación del mayoral (guarda) bajarse e indicar al cochero si tenía libre el paso.¹⁸ ¿Se aplicó aquél sistema por sólo un año para reemplazarlo por este último o había quedado en los papeles? De todos modos, lo que nos interesa resaltar es la preocupación demostrada por los funcionarios respecto del tema, que no sólo importaba *per se*, sino también por cuanto no se deseaba perjudicar al medio de locomoción que debía continuar promoviendo el desarrollo de la urbe.

La misma ordenanza del 28 de noviembre de 1872 fijaba también otras medidas de prevención: que los caballos llevaran doble número de colleras de cascabeles y que se tocara además del cornetín -que había pasado al cochero- la campana, en las esquinas. Las tres formas auditivas debieron alterar sin duda las que hasta entonces habían sido tranquilas calles de la Gran Aldea...¹⁹

En 1897 comenzaron a circular los eléctricos. Consecuentemente desapareció aquel «grito de caza» para quedar el más «culto» de la campana. La primera empresa que lo reemplazó habría sido el Tramway Ciudad de Buenos Aires, según se desprende de un mensaje del intendente al Concejo Deliberante, quien resaltaba que las restantes también deberían ser autorizadas a efectuar la mutación.²⁰ El 8 de julio del año siguiente fue autorizada su utilización generalizada, aunque recién a mediados de 1905 fueron reglamentadas sus características: debían ser de fundición, de 15 centímetros de diámetro, y entonar la nota «mi». Esto último resultaba de una especie de codificación sonora que se estableció puesto que otros vehículos, como los destinados a emergencias o fuerzas de seguridad, también debían emitir sonidos específicos para ser reconocidos por la población. Volvemos a insistir que estamos lejos de la aplicación del *laissez-faire* en sentido extremo y descontrolado como en principio podríamos pensar, sino que se daba libertad empresarial pero no ajena a un severo control.

¹⁶ *ibidem*, p. 186.

¹⁷ *ibidem*, p. 275.

¹⁸ *ibidem*, 1873, p. 57.

¹⁹ *ibidem*, 1872, v. II, p. 275.

²⁰ *La Nación*, Buenos Aires, 20 de noviembre de 1896, p. 6, c. 1.

Hubo oportunidades en que desde el Estado se llamó a licitación para que se presentaran proyectos de modo de seleccionar el aparato de seguridad más conveniente, el cual se habría de hacer obligatorio a todo el sistema. Entre ellos había mecanismos para hacer detener rápidamente los coches en casos de peligro.²¹ Otros proyectos, más sofisticados, propiciaban la instalación de anunciadores en las paredes de viviendas cercanas a las esquinas para alertar sobre la proximidad de los coches, lo cual sería señalizado mediante la caída de una banderola y una lámpara de color por las noches. Recordemos que a fines de siglo no había ochavas que permitieran visualizar el tránsito de vehículos en circulación perpendicular.²² También se llamó a concurso para la presentación de maquinarias que previnieran los escapes de trolley. Era frecuente que la barra toma corriente que iba sobre el techo de los vehículos zafara de la línea aérea y se lanzara hacia arriba por la fuerza del resorte que la mantenía presionada contra ella. Se dañaban entonces no sólo las instalaciones de la propia compañía sino también las de otros servicios. Dicho problema se trató de evitar mediante un aparato que recogía rápidamente la barra referida en el momento de soltarse. Hacia fines de 1908 se presentaron 13 modelos ante una comisión oficial compuesta por técnicos de tranvías, alumbrados, electricidad y máquinas. Debía analizar sus ventajas e inconvenientes. Las discusiones, además de técnicas, giraban en torno a la legitimidad de que desde el Estado se impusiera el uso de uno de determinado tipo. Según unos, impulsaba un privilegio, mientras que para otros era una compensación por su efectividad. Los modelos aprobados en aquella oportunidad fueron 8. Las empresas adquirieron 30 unidades cada una para destinarlos al servicio en calidad de ensayo. A fines del año siguiente se realizaron pruebas en la estación Almirante Brown de la empresa Anglo-Argentina a fin de verificar su practicabilidad.²³

Algunos dictámenes municipales se refirieron a la implantación de los denominados «salvavidas». Iban colocados en el frente de los tramways y consistían en armazones de elásticos horizontales y verticales que se llevaban levantados a unos 20 centímetros de la calzada. En caso de peligro, el motorman apretaba un pedal para que cayera al suelo recogiendo el obstáculo como una pala y amortiguando el golpe. La primera empresa que los adoptó fue el Tranvía Buenos Aires y Belgrano.

La concesión firmada con el propietario de los Tranvías Eléctricos de Buenos Aires, señor Charles Bright²⁴, votada en la sesión del Concejo Deliberante en abril de 1898, estableció en el artículo 7°: «Todos los coches deberán estar provistos de aparatos de seguridad en su parte anterior para evitar que caigan debajo de ellos los objetos que entorpezcan su marcha; así como de frenos de acción rápida.»²⁵ Resultó ser la primera empresa que los adoptó en forma regular en sus servicios.²⁶ Su obligatoriedad fue impulsada por la ordenanza del 13 de junio del mismo año. El tipo adoptado e impuesto desde el Estado fue el «Providence», construido por la Compañía

²¹ *Ibidem*, 7 de febrero de 1897, p. 5, c. 7.

²² *Ibidem*, 2 de julio de 1898, p. 6, c. 4-5.

²³ *El Pueblo*, Buenos Aires, 2/3 de enero de 1909, p. 2, c. 2; 1 de diciembre de 1910, p. 3, c. 6; *Caras y Caretas*, a. XII, n. 583, Buenos Aires, 4 de diciembre de 1909, s. pag.

²⁴ Charles Bright era un empresario e ingeniero norteamericano que se destacó entre nosotros por haberse dedicado al desarrollo de la electricidad. Instaló el alumbrado en el Jockey Club, el Teatro San Martín, el Club del Progreso, el Teatro de la Comedia y otras instituciones importantes del país así como también en mansiones privadas. En 1897 instaló el tramo de ensayo de tranvías eléctricos sobre Las Heras que fue el primero de la ciudad. (Cfr. Capítulo 6: La Revolución Eléctrica en el Transporte Urbano).

²⁵ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 29 de abril de 1898, p. 69.

²⁶ *Caras y Caretas*, a. II, n. 44, Buenos Aires, 5 de agosto de 1899, s. pag.

Consolidada de Salvavidas de Providence, Estados Unidos, la cual se dedicaba en forma exclusiva a su fabricación.²⁷ La empresa La Capital también implementó algunos ensayos a fines de ese año.

Los coches de tracción animal fueron posteriormente utilizados como acoplados para acrecentar la capacidad de tráfico. La ordenanza del 4 de noviembre de 1904 fijó la obligatoriedad de dotar también a las «colitas», como popularmente se los llamaba, de salvavidas. Las empresas, impedidas de cumplir en breve plazo con lo que se les mandaba, se apresuraron a solicitar prórrogas mientras continuaban las polémicas sobre las facultades que el Estado se arrogaba para imponer este tipo de medidas. Hacia 1913 las autoridades aún organizaban concursos para

5. LAS FACULTADES DEL ESTADO SOBRE EL LEVANTAMIENTO DE VIAS.

En las primeras leyes y concesiones no se había hecho referencia explícita a la posibilidad de que las autoridades pudieran disponer el levantamiento de vías si hubiese alguna causa que lo justificara. Con el tiempo, con mayor experiencia, se incorporó esta prerrogativa al cuerpo legal. Pese a todo no fueron pocos los problemas que surgieron en distintos casos específicos cuando se pretendió hacer valer este derecho.

A comienzos de 1887 se quiso imponer la ordenanza que obligaba a retirar los rieles, al caso de Florida-Perú, que ya por entonces era una de las principales arterias de la ciudad. La medida, que afectaba los recorridos de las empresas que conducían a la Boca y Belgrano, fue apelada por los gerentes de ambas. Alegaban insalvables inconvenientes de efectivizarse la innovación. El Municipio la justificaba, a su vez, por facilitar la circulación por aquel eje. El propio intendente, Francisco Seeber (1889-90), fue el promotor del cambio y de otros similares. Las empresas Anglo-Argentino y Buenos Aires a Belgrano debieron determinar calles alternativas para abandonar su paso por Florida en toda su extensión y Perú entre Rivadavia y Victoria (Hipólito Yrigoyen).

En su momento, como referimos, se había contemplado la facultad de levantar las vías cuando la ocupación perturbaba la circulación. Sea como fuere, el tema fue contemplado en 1890, esgrimiéndose entonces los mismos argumentos contrarios que hacían referencia a la incomunicación que en tal caso habría entre el centro y algunos barrios. No era, sin embargo, tan así por cuanto las líneas habrían de pasar a las calles adyacentes: Maipú y San Martín. Estas últimas ya habían sido ocupadas provisionalmente cuando por Florida-Perú se colocaron las cloacas y el enmaderado. Las compañías alegaban que, lejos de beneficiarse la circulación, se provocaría un trastorno mayor por cuanto el público tendría que buscar formas alternativas de movilización. Hacia fin del siglo se efectivizó el proyecto, no volviendo a circular por allí ninguna línea tranviaria hasta la paralización del sistema.

Por una razón distinta se realizaron, durante la década del '90, varios cambios en la ubica-

²⁷ *La Ingeniería*, a. III, n. 34, Buenos Aires, 31 de octubre de 1899, p. 506-507.

²⁸ *El Pueblo*, Buenos Aires, 2 de agosto de 1913, p. 3, c. 5.

ción de los rieles por las calles. Se debió a la implementación de la *Ordenanza General de Tráfico* que comenzó a regir en 1890. La principal alteración vial consistió en incorporar la «mano izquierda» de circulación.²⁹

Otro tema que tomaremos como caso «piloto» fue el suscitado con la empresa Anglo-Argentina con respecto a las vías tendidas en la calle Piedad (Bartolomé Mitre) entre Callao y Centro América (Pueyrredón). El problema surgió como consecuencia de la aplicación de la referida Ordenanza. Una de sus disposiciones prohibía que hubiera dos vías en calles de un ancho menor a los 11 metros, como sucedía en la nombrada. Después de prolongadas discusiones y polémicas, la comuna mandó levantar una de las vías. Por ello, en 1893, la compañía la demandó con un interdicto de «retener» su propiedad. Un año después aún no se habían producido novedades. Las obras del adoquinado y de otros nuevos servicios, que debían instalarse para beneficio del vecindario, quedaron a su vez paralizadas. Finalmente la Municipalidad fue condenada en primera y segunda instancia, debiendo también pagar las costas y reponer la vía en el estado en que se encontraba. Las facultades del Estado habían sido cuestionadas y se estrellaron frente al derecho que invocaban tanto la empresa como los vecinos.

Los primeros planes globales para retirar rieles del centro capitalino, en el área delimitada por Cuyo (Sarmiento), Suipacha-Tacuari, Alsina, Balcarce y Reconquista, se presentaron en 1894. Desde las columnas de *La Nación*³⁰ se comentaba que los tranvías habían sido un factor útil por los beneficios aportados a la comunicación urbana y que su eliminación del sector más concurrido no haría más que agravar la situación. El cronista planteaba que, en realidad, la solución consistía en descentralizar la actividad comercial nucleada allí. Otros atribuían el problema al mal estacionamiento de los carruajes como a la inobservancia de los reglamentos de carga y descarga de mercaderías.

La Comisión de Obras Públicas del Concejo Deliberante propuso en el recinto que se autorizara al intendente declarar que la circulación por dichas vías interfería el tránsito, lo cual configuraba el paso legal previo al levantamiento. El intendente Adolfo J. Bullrich (1898-1902) propició personalmente la medida en 1899. Ello produjo una gran polémica no sólo entre los funcionarios responsables sino también en la población. Hasta la revista *Caras y Caretas* dedicó la tapa de su número semanal³¹ a la «fiebre reformista» y «delirio» del intendente. También analizó la reducción de vías que bordeaban la Plaza de Mayo para mejorar la circulación por aquel centro nodal de tráfico. Se descaba llevar la medida a efecto aprovechando el cambio del afirmado. Pese a la oposición de las compañías, se rediagramaron trazados de rieles, curvas, cruces y desvíos, quedando sólo vías de uso común. El proyecto inicial de reducción de vías en el microcentro fue dilatándose hasta perderse en el olvido.

²⁹ La *Ordenanza General de Tráfico* comenzó a regir en Buenos Aires en 1899. Impuso la «mano izquierda» de circulación, no habiendo hasta entonces definición sobre ese aspecto. Hacia mediados de nuestro siglo se había desarrollado el automotor. Resultaba oneroso que las unidades importadas desde los Estados Unidos tuvieran que reformarse para adaptarlas a la «mano izquierda», más aún cuando se esperaba un gran aflujo de importaciones por la finalización de la guerra. La introducción de modelos standard ahorraría dinero y tiempo. Es por ello que se decretó la «mano derecha» el 2 de octubre de 1944, lo cual se implementó desde el 10 de junio de 1945, declarado día del camino. (Sobre el cambio a «mano derecha». cfr. Decreto del 2 de octubre de 1944. Sobre el levantamiento de vías cfr. Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires, 16 de mayo de 1890, p. 128-131).

³⁰ *La Nación*, Buenos Aires, 9 de abril de 1894, p. 3, c. 1; 13 de abril de 1899, p. 5, c. 3-4.

³¹ *Caras y Caretas*, a. III, n. 68, Buenos Aires, 20 de enero de 1900, tapa. Su magistral dibujante Mayol mostraba a Bullrich dialogando con San Pedro para «convencerlo» de que él también retirara su «Vía Láctea» de la Plaza de Mayo...

6. LA OBLIGATORIEDAD DE ILUMINAR RECORRIDOS.

Las concesiones de los tranvías eléctricos también contenían obligaciones sobre iluminación parcial de sus líneas. Podía tratarse de avenidas, calles o incluso plazas situadas a lo largo del trazado. Construidas ya las primeras, las empresas advirtieron lo abultado de la carga, hecho que motivó que gestionaran su eximición. Los argumentos esgrimidos resaltaban siempre los mismos aspectos: que se habría de producir una regresión en las inversiones, que las compañías no podrían soportar semejantes imposiciones y que se dañaría la explotación así como su futura expansión.

Las presiones soportadas por las autoridades iban desde la suspensión de los trabajos emprendidos -lo cual llevaba a un inadmisibles retroceso para la mentalidad positivista del progreso eterno- hasta amenazas de volver al antiguo sistema de tracción animal que aparentemente no sólo cubría los costos sino que brindaba márgenes. En las esferas oficiales se analizaba ya la implementación de una solución semejante a la adoptada en el caso de la conservación de los pavimentos, vale decir, que la obligación fuera reemplazada por un impuesto. Pero aquéllas no aceptaban un nuevo gravamen.³²

El Buenos Aires y Belgrano y La Capital, que se habían comprometido a iluminar, revisaron su posición cuando en el Concejo Deliberante se dio curso a un pedido formal elevado por La Metropolitana solicitando su anulación.³³ En realidad, en 1898 se había eximido por ordenanza municipal a esta empresa de tal obligación, pero el beneficio había sido vetado por el intendente, quien había resuelto no ceder para no crear un precedente que llevaría inevitablemente a la eximición de todas. Resulta curioso que el planteo fuera presentado justamente por una empresa que pertenecía a la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad.

En realidad, el Estado había propiciado la obligatoriedad de iluminar algunos tramos o lugares importantes, no con un sentido «perverso» o «anticapitalista» que tuviera por objeto perjudicar a los tramways. La obligación se tomó como una justa compensación por algunos permisos que se les debieron conceder. La colocación de cables en un espacio público, la instalación de columnas sobre las aceras (pues los propietarios se negaron a autorizar que se adosaran piezas a los muros de sus viviendas) son algunos ejemplos. Las compañías lo interpretaron como una verdadera declaración de guerra. Desde las páginas de *La Nación* se criticó la medida en los siguientes términos:

«No habiendo ya que exigirles a los tranvías, se ha llegado al colmo de pretender que por el hecho de mejorar sus servicios cambiando la tracción primitiva por la eléctrica, deben también iluminar *a giorno* los trayectos que recorren. Que esto se pretendiera de las líneas que pasan por calles mal iluminadas, pase; pero que se exija que iluminen los campos a luz eléctrica, es algo tan disparatado que no se sabe a qué móvil atribuirlo.

Estas exigencias están impidiendo, entre tanto, que las empresas puedan dar comienzo a sus trabajos, para dotar a Buenos Aires con una red de tranvías eléctricos que torne cómoda y barata la vida en su vasto municipio. »³⁴

³² *La Nación*, Buenos Aires, 12 de junio de 1899, p. 5, c. 5.

³³ *ibidem*, 16 de marzo de 1899, p. 3, c. 7.

³⁴ *ibidem*, 6 de julio de 1899, p. 5, c. 3-4.

Las empresas tuvieron que ceñirse a lo establecido en las concesiones. La obligación fue cumplida en general, aunque no en su totalidad.

7. CONTROL Y REGLAMENTACION DE SERVICIOS.

Se llevaron a cabo un sin número de reuniones entre autoridades y empresarios a fin de mejorar las condiciones de los servicios. Los últimos, como es lógico, deseaban evitar gastos de explotación. La Comuna trató de imponerles lo que legítimamente podía en base a las concesiones. Los mayores problemas surgieron cuando, por el paso del tiempo, hubo que adaptar la realidad al espíritu de aquellos contratos originales. Algunas cláusulas, que «envejecían», fueron reemplazadas por nuevas obligaciones de común acuerdo. El tema consistía entonces en lograr alguna ventaja adicional frente al cambio. Se estructuraba así una verdadera transacción en la que podía beneficiarse tanto el individualismo empresario como el interés comunitario.

La forma en que se armó aquella intrincada trama nos es revelada a través de comentarios del propio intendente Francisco Seeber, que rescatamos de las *Memorias Municipales* de 1889.³⁵ En ellas manifestaba que, cuando él llegó a Londres, una comisión de veinte de los principales corredores de la Bolsa le pidió una entrevista para tratar la problemática de los tramways de Buenos Aires. Durante ella se le habrían hecho una serie de cargos por lo que consideraban abusos y violaciones a lo estipulado en las concesiones. Y se lo habría amenazado, de no cambiar la situación, de bloquear futuros empréstitos municipales que se le ofrecieran en aquel mercado y que eran imprescindibles para la Comuna hasta para pagar los sueldos. Como vemos, "nada nuevo bajo el sol"...

La actitud oficial debía enderezarse entonces hacia la condescendencia en los controles empresarios a fin de no perturbar los intereses que podían bloquear préstamos. El Inspector General de Tranvías aplicaba las reglamentaciones y vigilaba el cumplimiento de lo estipulado en las concesiones, daba cuenta del estado de los rieles, determinaba las causas de accidentes para que no se repitieran, verificaba si la tarifa coincidía con la declarada, advertía las condiciones del material rodante y asesoraba sobre las reformas que debían introducirse en los servicios a fin de procurar la mayor eficiencia en beneficio del público.

Pese a lo enunciado precedentemente sobre las presiones que recibían las autoridades, estas últimas no fueron laxas en la aplicación de infracciones a las normas que se debían cumplir en la vía pública. Las más comunes fueron atar al tiro caballos no adiestrados o enfermos, no detener los coches habiendo capacidad, no continuar la marcha hasta el final del recorrido como lo anunciaba la tablilla indicadora, hacer rodar los vehículos fuera de las vías, estacionar en la vía pública, llevar exceso de pasajeros, observar inconductas en el personal, cruzar las bocacalles a gran velocidad, no bajar las barrancas con el coche semifrenado como medida de precaución, conducir bultos, no tocar la corneta al aproximarse a las esquinas (que fue la más usual), llevar indicado un destino equivocado, arrancar sin esperar que se sentaran los pasajeros, no reparar rieles en mal estado, conducir pasajeros en estado de ebriedad, alterar itinerarios u hora-

³⁵ *Memoria de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, 1889, v. I, p. 205.

rios sin autorización previa, remover afirmados sin consentimiento o no exhibir una copia del reglamento de servicio en el interior de los coches.³⁶

Hubo también observaciones sobre aspectos técnicos concretos de modo de preservar la calidad del material rodante y de la infraestructura. Las compañías más antiguas habían construido sus líneas con el riel denominado «Vignole», similar al ferroviario y más propicio para calles de tierra. Tras los trabajos de pavimentación se deseó imponerles el de tipo «canaleta», por el cual la pestaña de las ruedas corría dentro de una hendidura un poco más profunda que el nivel de la calzada, como se conoció hasta los últimos días de servicio y que aún hoy se visualiza en algunas arterias. Este último se adecuaba en mayor medida por ser menos peligroso para los transeúntes y demás vehículos dado que no sobresale del suelo. La Municipalidad deseó imponerlo hacia 1892, de cualquier manera. Se le habían otorgado 90 días a las empresas para que emprendieran el cambio. Pero todo quedó en la nada dado que el plazo era casi ridículo, al igual que no se encontraban argumentos fundados para obligar semejante alteración.

A comienzos de 1886 se había retomado el tema. El intendente elevó al Concejo Deliberante un proyecto para tratar de que efectuaran la transformación. Se desató una larga polémica, pero de todas formas el deseo municipal quedó plasmado en la ordenanza que reglamentó las concesiones de tramways de la Capital Federal. En su artículo 5° se fijaba que en adelante los rieles a emplear debían ser sólo de «canaleta» y de primera clase. Nada se agregó sobre la infraestructura existente.³⁷

8. SERVICIOS CONTRATADOS POR EL ESTADO.

Creemos oportuno referir a continuación algunos servicios que el Estado contrataba en forma directa con las empresas de tramways para desempeñar diversas tareas específicas. No debemos olvidar la ausencia del automotor y que el transporte eléctrico gozaba de una fuerza de tracción y capacidad sin equivalente por entonces en el ámbito intraurbano, con excepción del ferrocarril cuya infraestructura y obras, sin embargo, lo imposibilitaba de acceder hacia algunos sectores céntricos, mercados o cruzar la ciudad por sus avenidas.

Fueron utilizados para transportar materiales de importantes obras públicas, escombros de diversos trabajos y llevaron la basura con sus zorras desde los mercados municipales hasta el Vaciadero que estaba en Rivadavia y (Sánchez de) Loria. La empresa que sobre todo se dedicó a este servicio fue el Tramway Ciudad de Buenos Aires. Desde allí los desperdicios continuaban por el popularmente llamado Ferrocarril de la Basura (ramal del Ferrocarril del Oeste) que iba por (Sánchez de) Bustamante, (Sánchez de) Loria, Oruro, Deán Funes y Zavaleta hasta las orillas del Riachuelo donde se descargaba. Este servicio tranviario se verificó en forma ininterrumpida hasta el 31 de diciembre de 1890, cuando fue suspendido por razones de economía y pasó a la Administración de Limpieza de la Municipalidad, que utilizó desde entonces sus propios carros.³⁸

³⁶ Existen planillas sobre este asunto en distintos legajos del *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*. A modo de ejemplo pueden consultarse: 1888, L. 218, Exp. 19.964 y 14.968 así como L. 220, Exp. 19.420; 1889, L. 132, Exp. 20.109.

³⁷ *Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires*, 3 de mayo de 1886, p. 214.

³⁸ *La Nación*, Buenos Aires, 27 de diciembre de 1890, p. 2, c. 5.

La carne era transportada en vagones especiales que pertenecían a la empresa La Capital desde los Nuevos Mataderos, inaugurados en Liniers en 1901, hasta su estación de transferencia Vail (ubicada en la manzana delimitada por las actuales Carlos Calvo, Virrey Liniers, Estados Unidos y Sanchez de Loria), para pasar el producto a coches menores que procedían al abasto de los mercados minoristas.

Otro importante servicio estaba relacionado con la defensa. En momentos de inminente peligro, como en 1880, cuando las fuerzas provinciales se enfrentaron con las nacionales por la federalización de la Ciudad, el Estado incautaba la caballada que las empresas tenían obligación de suministrar a fin de responder al refuerzo de las tropas. En aquella oportunidad, el coronel Arias mandó expropiar los animales de varias compañías. Conocemos los casos del Tramway Central³⁹ y del Buenos Aires á Belgrano.⁴⁰ Este último respondió a una intimación municipal sobre la construcción de una vereda en los contornos de la estación Centro América (en Santa Fe entre Larrea y Centro América-Pueyrredón-), ya pasado el conflicto, con un pedido de prórroga alegando la difícil situación por la cual atravesaba la empresa debido al tiempo en que estuvo suspendido el tráfico y por haber puesto su caballada al servicio del gobierno.

³⁹ *Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires*, 1880, L. 21, Exp. 1.691/0.

⁴⁰ *Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, 1880, L. 22, Exp. 3.420.

CONCLUSIONES

Creemos haber llegado a analizar con alguna profundidad el desarrollo de las empresas tranviarias de la Ciudad de Buenos Aires. El enfoque interdisciplinario adoptado, aunque básicamente histórico, ha permitido adentrarnos en la realidad tanto intraurbana como regional para advertir los niveles e importancia relativa del tramway en la expansión de la Capital.

El origen de este modo de transporte en Europa y Estados Unidos llevó a su difusión algo lenta al principio pero, una vez adoptado definitivamente en las principales ciudades del norte, su aceptación se produjo con relativa rapidez en Latinoamérica. Tras la apertura de los tramos pioneros en Santiago de Chile, Río de Janeiro y Buenos Aires, la irradiación regional fue sólo una cuestión de tiempo.

A nivel subcontinental las distintas etapas por las que atravesaron las empresas fueron prácticamente las mismas. Básicamente se advierte un *Ciclo del Riel* vinculado a Gran Bretaña (manifestado en lo nacional por los ferrocarriles y en lo urbano mediante las tramways) que se desarrolla desde la década de 1870 hasta la Primera Guerra Mundial. A partir de entonces, se vislumbra un nuevo *Ciclo del Automotor* relacionado con los Estados Unidos (manifestado por el auge del motor a explosión y las carreteras) como consecuencia del desplazamiento de los términos de intercambio con América Latina sufridos por parte de aquella potencia en relación a esta última.

Las etapas casi inflexibles que siguieron invariablemente los distintos sistemas tranviarios, aún pese a las más diversas alternativas políticas y circunstancias locales particulares, conformaron una misma estructura común íntimamente vinculada a la relación comercial y política entre el norte y el sur. Dentro del Ciclo del Riel, que refleja el auge del sistema, podemos interpretar la existencia de momentos: una etapa de instalación (1870-90); la absorción de las compañías por el capital internacional que posibilita la electrificación, sistematización, expansión y reorganización de las redes (1890-1914), para entrar luego en decadencia como parte del esquema internacional aludido. La única excepción la representa la Argentina, por su íntimo lazo con Gran Bretaña, donde se crea una superestructura denominada Coordinación de Transportes de la cual formaba parte principalmente la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) y cuya finalidad era apuntalar al riel en sus niveles nacionales (ferrocarril) e intraurbanos (tranvía).

El eclipse final, con el levantamiento no sólo de los servicios sino de la infraestructura, es lo que hoy en día está en debate y revisión por cuanto no deja de ser considerado como atractivo volver a incorporar al escenario callejero a un modo masivo de comunicación que ocupa un carril único, que requiere de una inversión menor a otros trazados por riel (de superficie o subterráneos), que no es contaminante del medio ambiente, que consume una fuente de energía no perecedera, y que se adapta en forma sumamente flexible a diversas interferencias tanto geográficas como urbanas. Y es esto último, seguramente, lo que justifica aún más este estudio pues, pretende centrar la mirada hacia el pasado dando elementos de juicio que avalen nuevos

proyectos aplicables en el futuro a las realidades ciudadanas de Latinoamérica. Es aquí, donde se requiere de un transporte masivo de gran escala (por el menor standard de vida que impide el vehículo particular para todos) así como que las inversiones en él sean reducidas de acuerdo a las posibilidades financieras de los países del Tercer Mundo (lo cual descalifica al ferrocarril o al subterráneo).

En cuanto a la historia del sistema de tramways de Buenos Aires, podemos concluir que su desarrollo fue uno de los más sorprendentes del mundo por su extensión, pasajeros transportados y dinamismo empresario. Hubo, sin embargo, que vencer las resistencias iniciales hasta que tanto las autoridades como la población lo aceptaran como forma cotidiana de transportación. Dos líneas complementarias al ferrocarril funcionaron como ensayos «piloto» hasta tanto se convenciera a la oposición. Pero como la porteña es una sociedad de extremos, una vez aprobada la primera concesión por las calles centrales, un largo listado de empresarios intentó hacer lo propio para reservarse las arterias más importantes ante la inminencia de posibles trazados competitivos. Durante la primera década de servicios, el intento por ocupar las principales rutas llevó a rivalidades extremas que culminaron con la adquisición de las más débiles frente a las que se pergeniaban con un futuro más rentable.

Sería ocioso dilucidar si el desarrollo urbano impulsó al del tramway o si éste último llevó a la ocupación de nuevos espacios. El proceso que liga al *espacio* con los *servicios* se halla generalmente fundido y articulado de modo que uno es causa y efecto del otro en forma alternativa y continua. Es así que tanto el ferrocarril, el tranvía y los servicios urbanos en general se hallan íntimamente vinculados en una misma trama ciudadana común. En definitiva los servicios se llevaron y prestaron allí en donde se vislumbraba una potencial rentabilidad acorde con las inversiones en un plazo relativamente corto; potenciaban, sí, el acceso a la conquista de una nueva espacialidad.

En cuanto a la actividad de las empresas de tramways, podemos señalar que la infraestructura desplegada en nuestro medio fue la adecuada para el tipo de sistema para el cual había sido pensada y en proporción a los niveles de servicio planificados. Se exceptúa, claro está, a las empresas pequeñas que no lograron sobrevivir y que a corto plazo fueron fagocitadas por otras mayores. En los planos de redes se pudieron establecer las líneas en servicio discriminadas por empresas, se han logrado ubicar sus estaciones y depósitos, en fin, todo lo que atañe a sus instalaciones. Se logró así delimitar las zonas de influencia, las características de los servicios y las zonas exclusivas de prestación. La densa red trazada por el casco urbano y su primer anillo periférico no impidió, sin embargo, que otras compañías se formaran para ocupar las arterias dejadas vacantes como así también incursionar en los alrededores. Pero el impedimento de estas últimas de acceder al tráfico de los principales centros y corredores las llevó casi fatalmente a un retraso en su tecnología y, por ende, a no innovar mientras que, otras empresas con mayor capital, se modernizaron y renovaron ganando en rentabilidad. Fue así como la Anglo-Argentina, por ejemplo, «estranguló» líneas y compañías compitiendo con un servicio eléctrico paralelo al que aún circulaba con tracción animal, con las consecuencias que eran lógicas de presuponer.

La conversión a la nueva tracción eléctrica no se hizo esperar en Buenos Aires tras haber sido adoptada en Europa. El primer tramo volvió a estar ubicado en un sector periférico como

los de los tramways pioneros. Nuevamente se debieron vencer las resistencias tanto estéticas por el cableado aéreo como de seguridad respecto de peatones, vehículos y personal que no estaban acostumbrados al nuevo tipo de vehículos ni a las velocidades. El desarrollo de las primeras dos líneas, una hacia el norte (por Palermo) y otra por el oeste (a Flores), abrieron la nueva modalidad al público de modo de que éste se habituó rápidamente. Al poco tiempo incluso se prolongaron, se le sumaron otras que llevaron a cabo el cambio y se inauguraron nuevas empresas que fueron eléctricas desde el comienzo.

Si bien las compañías secundarias no lograron sobrevivir ni incorporarse a otro sistema mayor, las de mediana importancia e incluso una de las dos principales de la ya extensa red, el Ciudad de Buenos Aires, fueron paulatinamente absorbidas por la Anglo-Argentina. Esta empresa, perteneciente desde 1907 al grupo internacional SOFINA, había logrado adquirir el capital necesario para acometer la serie de fusiones mediante las cuales llegó a dominar el 85 % del total tranviario de la ciudad. La inversión de capitales extranjeros, siguiendo la misma estructura que toda la región, había logrado crear un liderazgo empresarial definido, representado por la Anglo que, con el tiempo, habría de monopolizar todo el sistema mediante el dominio de la CTCBA, como hemos referido precedentemente.

En cuanto a la fuerza laboral interviniente, se han llegado a analizar posturas, situaciones y conflictos. El nuevo sector social inmigrante, que componía la fuerza del trabajo en las empresas, resultó indispensable especialmente cuando se requirió de una mayor especialización por la incorporación de la tracción eléctrica. Había arribado a estas tierras abandonando una Europa socialmente deprimida pero que había sabido gestar en ellos poderosas ideologías que marcaban claramente la conciencia de grupo y su poder de negociación frente al capital. Percibían que las asociaciones gremiales habrían de posibilitarles avances sociales importantes aunque, también, tenían presente de su fragilidad por lo incipiente y heterogéneo de sus organizaciones.

La acción de socialistas, anarquistas, sindicalistas y católicos se vió enfrentada con una sólida estructura que la Anglo lideraba con vasta experiencia internacional. Su estrategia consistió en brindar servicios al obrero, controlar su esparcimiento, su salud, y hasta su lectura mediante una publicación interna, pero todo lo cual «se suspendía» en caso de cualquier enfrentamiento con la compañía.

El desarrollo del sistema tranviario respondió en forma directa al «progreso» promovido en la nueva Capital Federal. Su vasta red guardó estrecha relación con la conformación de ese gran «escaparate» que debía ser la Metrópoli, para mostrar al mundo lo que la Argentina era capaz de producir. Sus edificios, avenidas, paseos y su transporte, debían moldear un nuevo espíritu cosmopolita que, con orgullo, aún subyace. Trataba de convertirse, no sin cierta fantasía, en la «París de la América del Sud». Esa transformación citadina fue producto de la gestación del nuevo modelo de Estado Nacional inspirado por la denominada Generación del '80 la cual, con marcado pragmatismo, insertó a nuestro país en el mercado internacional según el modelo agroexportador que le imprimió a la Argentina un rol definido por la división internacional del trabajo, aunque subordinado.

La explotación de las compañías de tramways se desenvolvió siguiendo la política liberal

propiciada por el sector dirigente. Se basaba en la libre empresa y competencia. Pero estas últimas no actuaron a su antojo pues desde el Estado se establecieron pautas precisas que se cumplieron en mayor o menor grado según los tiempos y las circunstancias históricas en que se desarrollaron. El marco legal diseñado supo prever procedimientos adecuados para otorgar concesiones, permisos de toda índole que eran rigurosamente controlados, condiciones específicas para todas las obras, requisitos mínimos para organizar los servicios, en fin, todo lo que según la concepción de entonces asegurara el máximo beneficio para la población en general y del público usuario en particular.

Este procedimiento administrativo, político *latu sensu*, instrumentado desde la esfera oficial, fijaba una base clara de acción que le otorgó un rumbo definido a la actividad productiva, pero estaba lejos de asfixiarla con la normativa que se aplicó en casi toda Latinoamérica desde mediados de la década de 1940, cuando los Estados se sintieron fuertes por la posición económica adquirida como resultado del saldo comercial favorable frente a una Europa devastada por la guerra.

En cuanto al papel desempeñado por las empresas de tramways en la expansión espacial, su rol había sido definido dentro de la concepción del «progreso ilimitado» en el cual debía embarcarse Buenos Aires como cabeza, motor y gema de la profunda transformación que habría de convertirla en una gran cosmópolis a nivel mundial. El nuevo espacio conquistado, los loteos, la accesibilidad de la tierra por medio del pago de su valor en cuotas (lo que permitió mutar a sectores de menores ingresos en propietarios, lo cual representaba el camino necesario del codiciado ascenso social que sólo así justificaba las penurias del desarraigo y la ruptura de los lazos sociales del terruño abandonado) fueron todos factores que permitieron surgir la incipiente clase media de características tan especiales en la Argentina, y que son tan disímiles del resto de América Latina. Estas habrán de ser las causas de otra serie de profundos cambios, incluso políticos, algunas décadas después.

La electrificación del riel tranviario posibilitó no sólo el aumento de las velocidades comerciales sino sobre todo la expansión del área a cubrir por las compañías. La mayor fluidez centro-periférica desarrolló los barrios y ello justificó a su vez el trazado de las líneas. Fue precisamente esta dinámica la que posibilitó la descentralización progresiva de la población que hasta entonces residía en condiciones infrahumanas tanto en los aspectos edilicios como en los sanitarios y de salud personal. El avance hacia el *norte* y el *oeste* (primeramente siguiendo los recorridos ferroviarios que a su vez habían sido trazados sobre los antiguos caminos reales) fue luego seguido por nuevas líneas exclusivamente tranviarias construídas sobre el eje *noroeste*. Nacieron así nuevos núcleos de identidad propia - barrios - que crearon un nuevo anillo periférico en su origen de características semirurales y progresivamente pueblerinas con plazas, iglesias, escuelas e instituciones propias.

El papel de los tramways en el desarrollo urbano fue sin duda importante pero, volvemos a insistir, no excluyente. Fueron parte de un proceso que llevó al valor medio de la propiedad, que en 1887 era de \$ 7,59 el metro cuadrado, a \$ 140 en 1914 (si consideramos la misma superficie del antiguo municipio sin su ampliación posterior). El plusvalor incorporado fue sin lugar a dudas muy significativo.

Los niveles de operatividad (servicio, confiabilidad y rentabilidad) merecieron también algunas consideraciones. La flota de la que se disponía estuvo siempre acorde con las necesidades de tráfico teniendo en cuenta la red y la densidad de población. El nivel de ocupación de los coches no sólo acompañó el aumento general de los habitantes sino que, entre 1904/9, la variación de pasajeros triplicó a la de estos últimos, como consecuencia de la descentralización aludida precedentemente.

La red se desarrolló, por el contrario, en forma desequilibrada. El pico relativo se ubica alrededor de 1895; pero con posterioridad el kilometraje de vías en servicio no acompañó ya el aumento poblacional. Ello estuvo motivado por la ocupación para entonces de los corredores de tráfico más importantes lo cual había creado la estructura básica de la red y era poco lo que podía ampliarse posteriormente sin que bajara la rentabilidad.

EPÍLOGO

Hemos tratado sobre todo, en fin, de analizar con la mayor precisión y profundidad el ámbito urbano de Buenos Aires en las dos últimas décadas del siglo pasado y en los primeros años del presente, inquiriendo sobre todo en su transporte. En gran parte nos hemos nutrido de información extraída de publicaciones oficiales, de archivos públicos y privados, de cartografía, fotografías, publicaciones periódicas y bibliografía tanto del período como actual. Pero muchísimas preguntas que no obtenían respuestas adecuadas en base a aquellos materiales fueron resueltas mediante largas caminatas por la ciudad como forma de examinar *in situ* a manera de una verdadera «arqueología urbana» o mediante entrevistas - a veces insólitas - que permitieron recién entonces llegar a resolver algunas cuestiones que no podían quedar de ninguna manera sin registrar en este estudio. El fruto de lo hecho durante bastantes años está aquí frente a nosotros. Creemos haber cumplido la labor dignamente.

BIBLIOGRAFIA FUNDAMENTAL

Advertencias.

En el ítem «Publicaciones oficiales de la Argentina» se han incluido también los artículos especialmente utilizados contenidos en ellas.

La enumeración de artículos de diversas publicaciones periódicas no es exhaustiva, pues solo refiere los trabajos utilizados principalmente.

El tomo correspondiente al año 1909 del *Anuario Estadístico de la Ciudad de Buenos Aires*, está contenido en el Censo Municipal levantado en ese año, por lo cual la serie sólo está incompleta en apariencia.

Todas las colecciones de publicaciones tanto oficiales como periódicas han sido relevadas en forma completa según los límites cronológicos indicados entre guiones. Sólo las *Memorias Municipales de la Ciudad de Buenos Aires* no se consultaron en la totalidad del período 1870-1914, por no haberse publicado todos los tomos.*

Siglas editoriales utilizadas:

CEAL Centro Editor de América Latina. Buenos Aires.
EUDEBA Editorial Universitaria de Buenos Aires.

Abreviaturas empleadas en el listado bibliográfico:

a.	año	n.	número/s
aum.	aumentada	p.	página/s
Cía.	Compañía	re impr.	reimpresión
compr.	compilador/es	s.e.	sin editorial
corr.	corregida	secc.	sección
ed.	edición	s.f.	sin fecha
Establ.	establecimiento	s.n.t.	sin notas topográficas
Gráf.	Gráfico/s	t.	tomo/s
Gral.	General	Tall.	Taller/es
Imp.	Imprenta	Tipog.	Tipográfico/s
Lit.	Litografía	v.	volumen/es

* No se publicaron las *Memorias Municipales de la Ciudad de Buenos Aires* de los años: 1870, 1874, 1902, 1904, 1906, 1907, 1913 y 1914.

1. ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS RELEVADAS.

1.1. Archivos relevados en la Argentina:

- Archivo de la Dirección de Catastro de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.
- Archivo del Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- Archivo Federico Lacroze de la Asociación Amigos del Tranvía.
- Archivo General de la Nación.
- Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.
- Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires Dr. Ricardo Levene (La Plata).
- Archivo privado del Arquitecto Aquilino González Podestá.
- Archivo y Mapoteca del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

1.2. Bibliotecas consultadas en la Argentina:

- Academia Argentina de Letras.
- Academia Nacional de la Historia.
- Academia Porteña del Lunfardo.
- Archivo General de la Nación (Biblioteca).
- Centro Argentino de Ingenieros (CAI)
- Centro de Estudios Históricos Ferroviarios (Museo Nacional Ferroviario).
- Congreso de la Nación.
- Del Maestro (Ministerio de Educación y Justicia).
- Esteban Echeverría (Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires).
- Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.
- Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.
- Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.
- Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.
- Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires.
- Federico Lacroze (Asociación Amigos del Tranvía).

- Ferrocarriles Argentinos.
- Instituto Bibliográfico Antonio Zinny (CONICET).
- Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario J. Buschiazzi (UBA-FADU).
- Instituto de Desarrollo Económico y Social (IDES).
- Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani (UBA-FYL).
- Instituto de Literatura Argentina Roberto J. Payró (UBA-FYL).
- Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires (Municipalidad).
- Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo - América Latina (IIED-AL).
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).
- Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (La Plata).
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación. Biblioteca del Transporte.
- Ministerio de Trabajo de la Nación.
- Municipal Central de la Ciudad de Buenos Aires.
- Municipal Manuel Galvez.
- Museo Brigadier General Juan Martín de Pueyrredón (San Isidro).
- Museo de la Ciudad (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires).
- Museo Histórico Sarmiento.
- Museo Mitre.
- Nacional (Sala Principal, Hemeroteca, de Reservados y de Música).
- Oikos. Asociación para la Promoción de los Estudios Territoriales y Ambientales.
- La Prensa.
- Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires (SEGBA).
- Sociedad Argentina de Autores y Compositores (SADAIC).
- Sociedad Argentina de Escritores (SADE).
- Sociedad Científica Argentina.
- Unión Tranviarios Automotor (UTA).

1.3. Archivos relevados en el extranjero:

- Bolivia. Archivo de la Compañía Boliviana de Energía Eléctrica Bolivian Power Co. Ltd. (La Paz).
- Bolivia. Archivo Histórico de la Casa de la Cultura (La Paz).
- Bolivia. Archivo gráfico privado Gismondi (La Paz).
- Brasil. Arquivo Geral Cidade Rio Janeiro.
- Chile. Archivo General de la Nación.
- Paraguay. Archivo privado de don Carlos Alberto Pusinieri Scala (Asunción).
- Uruguay. Archivo General de la Nación (Montevideo).
- Uruguay. Archivo Gráfico de El Día (Montevideo).

1.4. Bibliotecas consultadas en el extranjero:

- Bolivia. Biblioteca del Congreso (La Paz).
- Bolivia. Biblioteca Municipal (La Paz).
- Bolivia. Biblioteca y Archivo del Museo Nacional de Etnografía y Folklore (La Paz).
- Brasil. Biblioteca Estadual Celso Kelly (Río de Janeiro).
- Brasil. Biblioteca Nacional (Río de Janeiro).
- Chile. Biblioteca de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (Santiago).
- Chile. Biblioteca de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe -CEPAL- (Santiago).
- Chile. Biblioteca Nacional.
- Chile. Dirección General del Metro de Santiago.
- Paraguay. Biblioteca de la Administración Nacional de Electricidad -ANDE- (Asunción).
- Paraguay. Biblioteca de la Universidad Católica (Asunción).
- Paraguay. Biblioteca Municipal (Asunción).
- Paraguay. Biblioteca Nacional (Asunción).
- Uruguay. Asociación Uruguaya Amigos del Riel.
- Uruguay. Biblioteca Nacional.

2. PUBLICACIONES OFICIALES DE LA ARGENTINA.

- *Actas de las sesiones del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires. 1880-1914.*
- *Anuario Estadístico de la Ciudad de Buenos Aires. 1891-1914. (*año 1909 está contenido en el Censo Municipal levantado en esa fecha).*
- *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo. Buenos Aires, n. 1 (1907) - 29 (1914).*
- *Boletín del Honorable Concejo Deliberante, Buenos Aires, n. 1 (1939) - 29/30 (1942).*
- *Boletín del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires, n. 1 (1979) - 13 (1989).*
- *Boletín Mensual de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. 1882; 1886-89.*
- *Boletín Trimestral de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. 1890.*
- Buenos Aires, Municipalidad. Concejo Deliberante. *Evolución Institucional del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires.* Buenos Aires, Honorable Concejo Deliberante, 1963.
- Buenos Aires, Municipalidad. *Recopilación de leyes, ordenanzas, decretos y contratos de concesiones de tranvías.* Buenos Aires, G. Kraft, 1909.
- *Censos Municipales de la Ciudad de Buenos Aires. 1887. 1904. 1909.*
- *Censos Nacionales de la República Argentina. 1869. 1895. 1914.*
- Cibils, F. R. "La descentralización urbana de la ciudad de Buenos Aires." (*Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, n. 16, Buenos Aires, 1911, p. 93-94).
- Ferrocarriles Argentinos. Ferrocarril General Mitre. *El Ferrocarril en Campana: 1874-1974.* Buenos Aires, Tall. Gráf. Marcos Victor Durruti, 1974.
- *Informe de la Comisión Técnica sobre Tranvías.* Buenos Aires, Municipalidad, 1923.
- *Memorias de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. 1870-1914. (*La serie no está completa por no haberse publicado todos los tomos.)*
- *Ordenanzas y Resoluciones del Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires. Diversos años.*
- Rato de Sambucetti, Susana. "La cesión de los municipios de Flores y Belgrano a la Capital Federal." (*Boletín del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, a. V, n. 8, Buenos Aires, 1983, p. 49-75).
- *Registro Nacional de la República Argentina. Diversos años.*
- *Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Diversos años.*

- *Reglamento General del Tráfico del Municipio*. Buenos Aires. Imp. Europea, 1897.
- *Reglamento General de Tráfico Público y disposiciones complementarias del mismo*. Buenos Aires, Establ. Tipog. Colón, 1890.
- *Revista Municipal*. Buenos Aires. 1904; 1905; 1908; 1911 y 1914.
- Rotta Vicente. *El problema de los transportes colectivos en la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 1937.
- Schlatter, Eduardo. *Leyes, contratos y resoluciones referentes a los Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina*. 2. ed. Buenos Aires, Tall. Tipog. de la Penitenciaría Nacional, 1904. 5 v.
- Secretaría de Transporte. Transportes de Buenos Aires. *Informe Final. Intervención liquidadora*. Buenos Aires, 1963. 15 v.

3. PUBLICACIONES PERIODICAS DE LA ARGENTINA.

- *Anales de la Sociedad Científica Argentina*. Buenos Aires, t. 1 (1876)-t.LXXXII (1916).
- *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario J. Buschiazso*. Buenos Aires, n. 1 (1948)-27/28 (1989/91).
- *Boletín de la Asociación Amigos del Tranvía*. Buenos Aires, n. 1 (1976)-125 (1987).
- *Boletín de la Asociación Argentina de Electrotécnicos*. (Número Extraordinario). Buenos Aires, 1927.
- *Caras y Caretas*. Buenos Aires, n. 1 (1898)-847 (1914).
- *Desarrollo Económico*. Buenos Aires, n. 1 (1961/62)-133 (1994).
- *El Diario Español*. Buenos Aires, 1927.
- *Fray Mocho*. Buenos Aires, n. 1 (1912)-139 (1914).
- GAEA. *Anales de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos*. Buenos Aires, n. 1 (1923/24) -t. IX (1951). (sic)
- *Guía Kidd*. Buenos Aires, 1879; 1883-1892.
- *Guía Kraft. Suplemento Mensual*. Buenos Aires, 1885-1902; 1912-1914.
- *La Ilustración Sudamericana*. Buenos Aires, 1894-1897.
- *La Ingeniería*. Buenos Aires, n. 1 (1897)-398 (1914).
- *La Nación*. Buenos Aires, 1880-1914.

- *La Nación. Suplemento del Centenario.* Buenos Aires, 1910.
- *El Nacional.* Buenos Aires. Diversos años.
- *La Nación Argentina.* Buenos Aires, 1863.
- *La Prensa de Belgrano.* Belgrano (Buenos Aires), 1912-1913.
- *El Pueblo.* Buenos Aires, 1900-1914.
- *La Razón.* Buenos Aires. Diversos Años.
- *Revista Arquitectura.* Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, n. 1 (1904)-109 (1916).
- *Revista de Arquitectura.* Centro de Estudiantes de Arquitectura. Buenos Aires, 1915-1923.
- *Revista de Derecho, Historia y Letras.* Buenos Aires, t. I (1898) - t. LXXV (1923).
- *Revista de Derecho y Administración Municipal.* Buenos Aires, n. 1 (1929) -213/214 (1947).
- *Revista Técnica.* Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires, n. 1 (1895) -191 (1901). (Luego incluida como suplemento de la Revista Arquitectura).
- *El Riel Porteño.* Compañía de Tranvías Anglo-Argentina. Buenos Aires, n. 1 (1925) -65 (1930).
- *El Sudamericano.* Buenos Aires, 1888-1891.
- *La Tradición.* Buenos Aires, 1914.
- *La Tribuna.* Buenos Aires, 1870.
- *La Vanguardia.* Buenos Aires. Diversos Años.

4. TRABAJOS ESPECIFICOS DE O SOBRE LAS EMPRESAS TRANVIARIAS DE LA ARGENTINA.

- Agote, Pedro. *Breve reseña de la fundación de los tramways en la ciudad de Buenos Aires. Año 1868.* Buenos Aires, Imp. Oucinde, 1916.
- The Anglo-Argentine Tramways Co. Ltd. *Report on accounts for the year ended 31st. december 1914.* Buenos Aires, Imp. Kidd, 1915.
- *Antecedentes relativos a la gestión de la empresa del Tranvia Ciudad de Buenos Aires para el cambio de tracción.* Buenos Aires, La Buenos Aires, 1903.
- *Causa Buenos Aires Town and Docks Tramways versus Tramways Eléctricos del Sud in re-interdicto de retener.* Buenos Aires, Tall. Gráf. L. J. Rosso, 1925.

- The City of Buenos Aires Tramways Co. Ltd. *Report of the directors to the shareholders and statement of the capital and revenue accounts 1901*. London, Waterlow, 1902.
- Compañía de Tranvías Anglo-Argentina. *1876-1926: 50 Años de Continuo Progreso*. Buenos Aires, Tall. Gráf. Cía. Gral. de Fósforos, s.f.
- García Heras, Raúl. «Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de pasajeros: la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina Ltda. de Buenos Aires, Argentina, 1930-43.» (*Desarrollo Económico*, v. XXXII, n. 125, Buenos Aires, 1992, p. 35-56).
- González López, J.L. *Avellaneda: sus tranvías*. Avellaneda (Buenos Aires), Del Autor, 1985.
- González Podestá, Aquilino. «La electrificación de la Compañía Lacroze.» (*Boletín de la Asociación Amigos del Tranvía*, n. 114, Buenos Aires, 1986, p. 207-213).
- *ibidem*. «¡Llegó el eléctrico!» (*Boletín de la Asociación Amigos del Tranvía*, n. 103, Buenos Aires, 1985, p. 76-77).
- *ibidem*. *Los tranvías de Buenos Aires*. Buenos Aires, Asociación Amigos del Tranvía, 1986.
- *ibidem*. «Porqué Adrogué se quedó sin tranvías.» (*Boletín de la Asociación Amigos del Tranvía*, n. 39, Buenos Aires, 1980, p. 8).
- *Hechos referentes a los tramways. Siendo una serie de informes oficiales...publicados en Londres en 1866*. Buenos Aires, Imp. de La Tribuna, 1867.
- Jalikis, Marino. *Historia de los medios de transporte y de su influencia en el desarrollo de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Cía. de Tranvías Anglo-Argentina, 1925.
- Lacroze, Julio. *Los tramways de campaña. Ventajas de este sistema de locomoción y su aplicación en la Provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires, Imp. Pablo Coni, 1875.
- Mallol, B.J. *Tramway Eléctrico «La Capital». Usinas, vías, material rodante*. Buenos Aires, J. Peuser, 1898.
- Pesado Palmieri, Carlos. «Las comunicaciones tranviarias en el sur del Gran Buenos Aires». *Separata del Quinto Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*. Resistencia-Corrientes 1981. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1987.
- El Primer Tranvía Eléctrico de Buenos Aires. (*Revista Técnica*, a. III, n. 39, Buenos Aires, 1897, p. 56).
- Scenna, Miguel Angel. «El Tranvía Porteño.» (*Todo es Historia*, a. II, n. 18, Buenos Aires, 1968, p. 64-86).
- Serna, Gerónimo de la. «La fusión de tranvías. El Anglo-Argentino y Ciudad de Buenos Aires.» (*La Ingeniería*, a. VIII, n. 141, Buenos Aires, 1904, p. 61-62).

- ibidem. «Los transportes urbanos en común.» (*Estudios*, a. I, v. VIII, Buenos Aires, 1902, p. 471-504).
- Tramway a Belgrano. *Memoria de la Sociedad. 1 de enero de 1878-31 de julio de 1880*. Buenos Aires, Imp. La Argentina, [1880].
- Tramways Eléctricos de la Empresa Carlos Bright & Cía. (*Anales de la Sociedad Científica Argentina*, t. XLIII, Buenos Aires, 1897, p. 306-307).
- Viglione, Luis A. *Estudio sobre los tramways en la ciudad de Buenos Aires. Tesis presentada a la Facultad de Matemáticas para optar al título de Ingeniero Civil*. Buenos Aires, Pablo E. Coni, 1878. (O en: *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, t. VII, Buenos Aires, 1879, p. 27-40; 75-85 y 123-139).
- Volpatti, Eduardo. «Compañía de Tranvías Lacroze. Cambio de Tracción.» (*La Ingeniería*, a. XII, n. 248, Buenos Aires, 1908, p. 241-243).
- ibidem. «Compañía de Tranvías Lacroze. Coches eléctricos.» (*La Ingeniería*, a. XI, n. 221, Buenos Aires, 1907, p. 205-207; a. XII, n. 246, Buenos Aires, 1908, p. 209-211).
- Werckenthien, Cristian G. *El Transporte en Buenos Aires: 1870-1880*. Buenos Aires, Asociación Amigos del Tranvía, 1981.
- ibidem. «En Palermo se inauguró el primer tranvía eléctrico de Buenos Aires.» (*La Gaceta de Palermo*, a. I, n. 5, Buenos Aires, 1986, p. 16-22).

5. PUBLICACIONES EXTRANJERAS CONSULTADAS.

5.1. Sobre tranvías:

- Brasil. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. *O bonde na paisagem carioca*. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1984.
- Bufe, Siegrified. *Strassenbahnen in Ost- und Westpreussen*. Munich, Bufe-Fachbuch, 1987.
- Dunlop, Charles Julius. *Apontamentos para a História dos Bondes no Rio de Janeiro. Livro I: A Companhia de Carris de Ferro da Tijuca*. Rio de Janeiro, Cía. de Carris-Luz e Força do Rio de Janeiro, 1952.
- ibidem. *Livro II: A Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico*. Rio de Janeiro, Gráfica Laemmert, 1953.
- Fiegenbaum, Wolfgang. *Die Strassenbahnen-Betriebe in der Bundesrepublik Deutschland*. Stuttgart, W. Kohlhammer, 1981.
- Gassani, Paolo. *Fotostoria del tramway a Genova*. Génova, D' Amore, 1982.
- Gil Soja, Omar. *El transporte colectivo*. Montevideo. [Mimeo].

- ibidem. *El transporte y el desarrollo de la Ciudad de Montevideo*. Montevideo. [Mimeo].
- Junta de Vecinos de Montevideo. *Proceso de desmunicipalización de la AMDET*. Montevideo, s.e., 1975.
- Lira Lira, Ramón. *Los viejos tranvías se van*. Santiago de Chile, Imp. de la Central de Talleres de Abastecimiento, 1955.
- Mc Kay, John. «Les transports urbains en Europe et Etats-Unis: 1850-1914.» (*Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 23-24, Paris, 1984, p. 115-126).
- López Bustos, Carlos. *Tranvías de Madrid*. Madrid, Aldaba, 1986.
- Santos [Aguenor de Noronha], Francisco. *Meios de transporte no Rio de Janeiro. História e Legislação*. v. 1. Rio de Janeiro, Jornal do Commercio, 1934.
- Stiel [Correa], Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil*. Brasília, Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, 1984.
- Sutcliffe, Anthony. «Du cheval au tramway. La mécanisation des transports urbains: 1850-1900.» (*Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 23-24, Paris, 1984, p. 5-16).
- Torrado, Ponciano S. «El tranvía de nuestros mayores.» (*El Día. Suplemento*. Montevideo, 17 de diciembre de 1967, p. 4-5).
- Tramvía al Paso del Molino y Cerro. *Estatutos de la Sociedad Anónima... modificados en las Asambleas Generales Extraordinarias de 3 de Enero de 1889 y 27 de Febrero de 1894*. Montevideo, Imp. y Lit. La Razón, 1894.
- Wertenborg, Gert Friedrich. *Vom Zauber alter Berg- und Strassenbahnen*. Freiburg/ Breisgau, Bibliothek Rombach, 1982.
- Zurita, Félix. *Tramvies de Barcelona*. Buenos Aires, M.A.F., 1988.

5.2. En general:

- Bright, Charles. *Submarine Telegraphs*. Londres, Crosby Lockwood, 1898.
- Chile. Oficina Central de Estadística. Santiago. *Sinópsis estadística y jeográfica de la República de Chile*. Santiago, 1900.
- Coraggio, José Luis; Federico Sabaté, Alberto; Colman, Oscar. *La Cuestión Regional en América Latina*. Quito, Ciudad, 1989.
- *La Democracia*. Asunción, 1892.
- Devaux, Pierre. *Historia de la electricidad*. Barcelona..., Salvat, 1949.
- Godio, Julio. «Argentina, noviembre de 1902: ¡A la huelga general!» (*Ibero-Americana Pragnesiana*, Anuario del Centro de Estudios Ibero-Americanos, a. XI, Praga, Universi-

dad Carolina de Praga, 1978, p. 69-85).

- Gross, Patricio; Ramón, Armando de; Vial, Enrique. *Imagen Ambiental de Santiago: 1880-1930*. 2. ed. Santiago de Chile, Universidad Católica de Chile, 1985.
- Herken, Juan Carlos. *Ferrocarriles, conspiraciones y negocios en el Paraguay: 1910-1914*. Asunción, Arte Nuevo, 1984.
- Jaramillo, Samuel. «El precio del suelo urbano y la naturaleza de sus componentes.» (En: *La tierra en el desarrollo urbano*, México, Morelia, 1982).
- Jopp, Werner. *Dampflokotiven*. Niederhausen, Falken, 1978.
- Mc Kay, John. «Les transports urbains en Europe et aux Etats-Unis: 1850-1914.» (*Les Annales de la Recherche Urbaine*, n. 23-24, París, 1984, p. 115-126).
- Martínez, Alberto B. *Annuaire Economique et financière de la République Argentine. 1913*. Barcelona, Sopena, 1913.
- ibidem. *Baedeker of the Argentine Republic*. 4. ed. Barcelona, Sopena, 1914.
- Mommsen, Wolfgang J. *La Epoca del Imperialismo. Europa: 1885-1918*. 7. ed. Madrid, Siglo XXI, 1980. (Historia Universal Siglo XXI, 28).
- Ossa, Santiago A. *Memorandum sobre el Ferrocarril i uso de la fuerza motriz transportada a grandes distancias*. Santiago de Chile, Imp. Roma, 1894.
- Palmade, Guy. *La Epoca de la Burguesia*. 2. ed. Madrid, Siglo XXI, 1978. (Historia Universal Siglo XXI, 27).
- Pla, Josefina. *Los británicos en el Paraguay: 1850-1870*. Asunción, Arte Nuevo, 1984.
- Sargent, Charles S. *The spatial evolution of Greater Buenos Aires-Argentina: 1870-1930*. Tempe, Arizona State University, 1974.
- Topalov, Cristian. *La urbanización capitalista*. México, Colegio de México, 1979.
- Touchard, Jean. *Historia de las ideas políticas*. Madrid, Tecnos, 1977.
- Voigt, Fritz. *Economía de los sistemas de transporte*. México -Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1964.

6. BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARIA.

- Alsina, Juan A. *El obrero de la República Argentina*. Buenos Aires, Imp. Calle de México, 1905.
- Arata, Héctor F. *Villa Urquiza*. Buenos Aires, La Constancia, 1987.

- Arias Incollá, María de las Nieves; Brandariz, Gustavo A. «Acerca de Buenos Aires y su arquitectura.» (En: Del Acebo Ibañez, Enrique. *La Ciudad. Su esencia, su historia, sus patologías*. Buenos Aires, FADES, 1984, p. 199-233).
- Baily, Samuel L. *Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina*. Buenos Aires, Paidós, 1984.
- Barbero, María Inés. *Historia de empresas. Aproximaciones historiográficas y problemas en debate*. Buenos Aires, CEAL, 1993. (Los Fundamentos de las Ciencias del Hombre, 116).
- Bardet, Gastón. *El urbanismo*. Buenos Aires, EUDEBA, 1977. (Cuadernos de EUDEBA, 11).
- Barrés, Francisco. *Reseña de los Ferrocarriles Argentinos. Principales antecedentes legales y estadísticas: 1857-1944*. Buenos Aires, Asociación Congreso Panamericano de Ferrocarriles, 1945.
- Benevolo, Leonardo. *Orígenes de la urbanística moderna*. Buenos Aires, Tekné, 1967.
- Bialek Massé, Juan. *Informe sobre el estado de las clases obreras argentinas*. Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba, 1968.
- Bilbao, Manuel. *Buenos Aires, desde su fundación hasta nuestros días*. Buenos Aires, Imp. Alsina, 1902.
- *Breve resumen sobre el desarrollo de la electricidad en Buenos Aires y estado de las instalaciones de la CHADE al finalizar el año 1927*. Buenos Aires, Tall. Gráf. Mengen, 1927.
- Bruton, Michael J. *Introducción al planeamiento del transporte*. Buenos Aires, Troquel, 1978.
- Buchanan, William I. «La moneda y la vida en la República Argentina.» (*Revista de Derecho, Historia y Letras*, a. I, t. II, Buenos Aires, 1898, p. 197-221).
- Busaniche, José Luis. *Estampas del Pasado*. Buenos Aires, Hachette, 1959.
- Calcagno, Lucía E.; y otros. *Guía de Arquitectura de Buenos Aires. Itinerarios Barrio Norte-Recoleta*. Buenos Aires, Arte Galglianone, 1992.
- Carella, Tulio. *El tango mito y esencia*. Buenos Aires, Doble P, 1956.
- Carranza, Arturo B. *La Capital de la República. El ensanche de su Municipio: 1881-1888*. Buenos Aires, Tall. Gráf. L.J. Rosso, 1938.
- *ibidem*. *La Cuestión Capital de la República: 1826-1887*. Buenos Aires, Tall. Gráf. L.J. Rosso, 1926-32. 5 v.
- Casaretto, Martín S. *Historia del movimiento obrero argentino*. s.n.t.

- Córdoba, Alberto O. *El Barrio de Belgrano. Hombres y cosas de su pasado histórico*. Buenos Aires, Municipalidad, 1968. (Cuadernos de Buenos Aires, 27).
- ibidem. Juan A. *Buschiazzi arquitecto y urbanista de Buenos Aires*. Buenos Aires, Asociación Dante Alighieri, 1983. (Grandes italo-argentinos, 8).
- Cornblit, Oscar; Gallo, Ezequiel; O'Connell, Alfredo O. «La Generación del 80 y su proyecto. Antecedentes y consecuencias.» (*Desarrollo Económico*, v. I, n. 4, Buenos Aires, 1962, p. 5-46).
- Corradi, Hugo. *Guía Antigua del Oeste Porteño*. Buenos Aires, Municipalidad, 1969. (Cuadernos de Buenos Aires, 30).
- Dávila, Francisco. *La Babel Argentina*. Buenos Aires, El Correo Español, 1886.
- Del Pino, Diego A. *El Barrio de Villa Urquiza*. Buenos Aires, Municipalidad, 1974. (Cuadernos de Buenos Aires, 45).
- ibidem. *La Chacarita de los Colegiales*. Buenos Aires, Municipalidad, 1971. (Cuadernos de Buenos Aires, 38).
- Del Priore, Oscar. «Angel Villoldo.» (*Historia del tango*, v. III, Buenos Aires, Corregidor, 1977, p. 362-369).
- Dorfmann, Adolfo. *Historia de la industria argentina*. 1. reimpr. Buenos Aires, Solar, 1982.
- Dowling, Guillermo. *La Electricidad. Prodigioso exponente del siglo*. Buenos Aires, Xenix, 1943.
- Falcón, Ricardo. *Los orígenes del movimiento obrero: 1857-1899*. Buenos Aires, CEAL, 1984. (Biblioteca Política Argentina, 53).
- Ferrari, Gustavo; Gallo, Ezequiel. (compr.) *La Argentina del Ochenta al Centenario*. Buenos Aires, Sudamericana, 1980.
- Ferrer, Horacio. *El libro del tango. Historia e imágenes*. Buenos Aires, Ossorio-Vargas, 1970. 2 v.
- Furlan, Luis Ricardo. *La poesía lunfarda*. Buenos Aires, CEAL, 1971.
- García Jimenez, Francisco. *El tango. Historia de medio siglo: 1880-1930*. Buenos Aires, EUDEBA, 1964.
- González Arrili, Bernardo. *Ayer Nomás*. Buenos Aires, Academia Argentina de Letras, 1983.
- *Guía descriptiva de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Pablo Ludwig, 1892.
- Guibert, Fernando. *Los argentinos y el tango*. Buenos Aires, Ediciones Culturales Argen-

tinias, 1973.

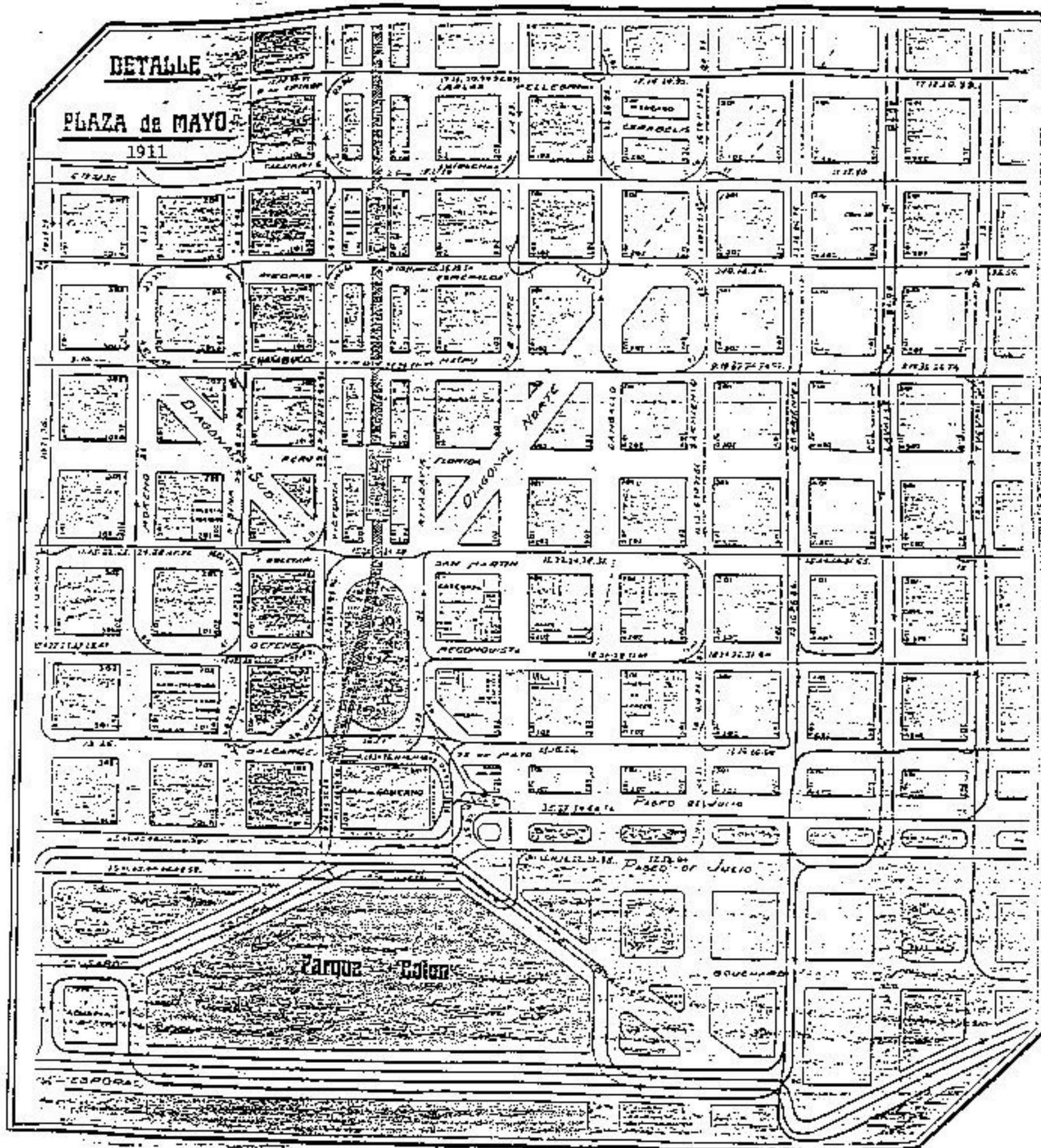
- Guibourg, Edmundo. *Calle Corrientes*. Buenos Aires, Plus Ultra, 1978.
- Hardoy, Jorge E. *Las ciudades en América Latina. Seis ensayos sobre la urbanización contemporánea*. Buenos Aires, Paidós, 1972.
- Herz, Enrique G. *Caballito*. Buenos Aires, Banco Boston-Marymar, 1988.
- Iñigo Carrera, Héctor. *El Pueblo de Belgrano. Notas y documentos para su historia*. Buenos Aires, Centro de Estudios Históricos del Pueblo de Belgrano, 1961.
- Lara, Tomás de; Roncetti de Panti, Inés Leonida. *El tema del tango en la literatura argentina*. 2º ed. aum. corr. Buenos Aires, Ediciones Culturales Argentinas, 1968.
- Larroca, Jorge; Werckenthien, Cristian G. «Mariano Billinghurst como político y empresario pionero.» (*Todo es Historia*, a. XXV, n. 297, Buenos Aires, 1992, p. 86-97).
- *Levantamiento de rieles entre las estaciones Central y Retiro*. Buenos Aires, Imp. Mariano Moreno, 1898.
- López, Alfredo. *Historia del movimiento social y la clase obrera argentina*. 2. ed., Buenos Aires, A. Peña Lillo, 1974.
- Luqui Lagleyze, Julio A. *El partido de Vicente López*. Buenos Aires, Fundación Banco Boston, 1989.
- Llanes, Ricardo M. *El Barrio de Parque de los Patricios*. Buenos Aires, Municipalidad, 1974. (Cuadernos de Buenos Aires, 42).
- Mabragaña, H. *Los Mensajes. Historia del desenvolvimiento de la Nación Argentina redactada cronológicamente por sus gobernantes: 1810-1910*. Buenos Aires, Comisión Nacional del Centenario, 1910. 6 v.
- Marechal, Leopoldo. *Historia de la Calle Corrientes*. Buenos Aires, Paidós, 1967.
- Nolte, Ernst. *La Guía del Forastero de Buenos Aires*. Buenos Aires, Librería Alemana Ernst Nolte, 1882.
- Ochoa, Arturo. *El Puente Alsina. Su origen. Su historia*. Buenos Aires, Comisión Popular de Festejos para la Inauguración del Puente Alsina, 1938.
- Panettieri, José. *Las primeras leyes obreras*. Buenos Aires, CEAL, 1984. (Biblioteca Política Argentina, 43).
- Piccirilli, Rodolfo. «Concesión y cooperativismo en los servicios públicos de electricidad.» (*Boletín del Honorable Concejo Deliberante*, a. I, n. 3, Buenos Aires, 1939, p. 383-435).

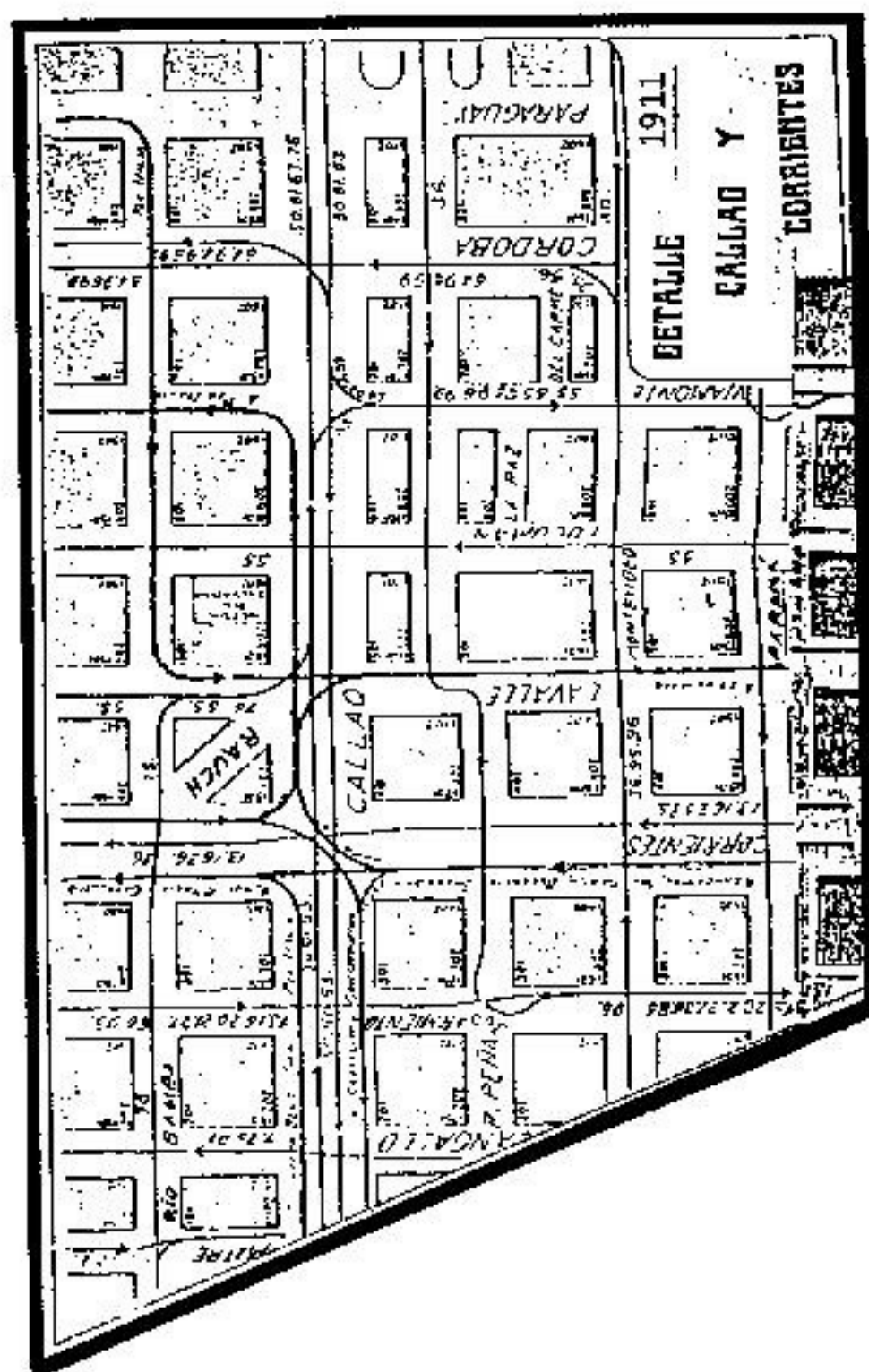
- Pietro Costa, C. «Las viviendas en la Capital Federal.» (*Revista de Arquitectura*, a. VIII, Número Extraordinario, Buenos Aires, 1922, p. 102-107).
- Puccia, Enrique H. *Barracas en la historia y en la tradición*. 2. ed. Buenos Aires, Municipalidad, 1977. (Cuadernos de Buenos Aires, 25).
- ibidem. *El Buenos Aires de Angel G. Villoldo: 1860-1919*. Buenos Aires, Sociedad Impresora Americana, 1976.
- Rey Balmaceda, Raúl. *Buenos Aires: una capital cuestionada*. Buenos Aires, Oikos, 1982.
- Rögind, William. *Historia del Ferrocarril del Sud*. Buenos Aires, Establecimiento Gráfico Argentino, 1937.
- Romero, José Luis. *El desarrollo de las ideas en la sociedad argentina del siglo XX*. Buenos Aires, Solar, 1983.
- Rossler, Osvaldo. *Protagonistas del tango*. Buenos Aires, Emecé, 1974.
- Scobie, James R. *Buenos Aires. Del centro a los barrios: 1870-1910*. Buenos Aires, Solar-Hachette, 1977.
- Selva, Domingo. «La habitación higiénica para el obrero.» (*Arquitectura*, a. I, n. 4, Buenos Aires, 1904, p. 37-39; a. I, n. 9-10, Buenos Aires, 1904, p. 90-94).
- Senet, Rodolfo. «Buenos Aires alrededor del año 1880.» (*La Prensa*, Buenos Aires, 17 de octubre de 1926, 2. secc., p. 1).
- Silveira, Luis. *Mejoras de las vías públicas de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Imp. Americana, 1870.
- Soares, Ernesto. *Ferrocarriles Argentinos. Sus orígenes, antecedentes legales, leyes que los rigen, y reseña estadística*. Buenos Aires, Cía. Impresora Argentina, 1937.
- Spalding, Hobart. *La clase trabajadora argentina. Documentos para su historia: 1890-1912*. Buenos Aires, Galerna, 1970.
- Tarnassi, Ricardo. *Belgrano de antaño*. Buenos Aires, Tall. Graf. David Gurfinkel, 1922.
- Taullard, A. *Nuestro Antiguo Buenos Aires*. Buenos Aires, Peuser, 1927.
- Torres, Horacio. «Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires.» (*Desarrollo Económico*, v. XV, n. 58, Buenos Aires, 1975, p. 281-306).
- Ulloa, Noemí. *Tango, rebelión y nostalgia*. Buenos Aires, CEAL, 1982.
- Vattuone, Emilio J. *El Barrio de La Floresta. Reminiscencias de su pasado*. Buenos Aires, Municipalidad, 1977. (Cuadernos de Buenos Aires, 17).
- Vázquez Presedo, Vicente. *El caso argentino. Migración de factores, comercio exterior y desarrollo: 1875-1914*. Buenos Aires, EUDEBA, 1971. (Biblioteca de Economía).

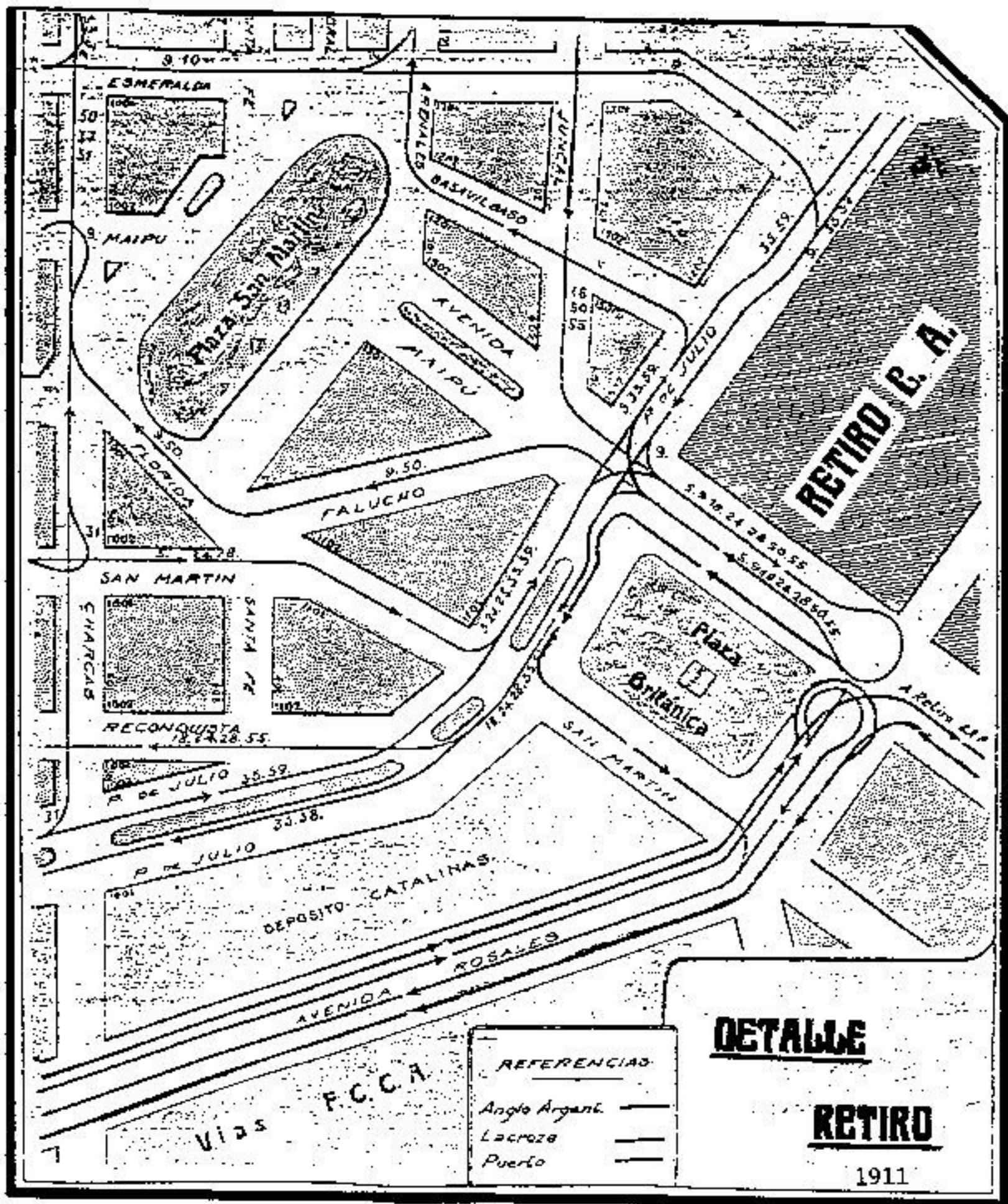
- Vega, Carlos. «El tango andaluz y el tango argentino.» (*La Prensa*, Buenos Aires, 10 de abril de 1932, 2. secc., p. 7).
- Villaroel, Luis F. *Tango. folklore de Buenos Aires*. Buenos Aires, Ideagraf, 1957.
- Werckenthien, Cristian G. *La ciudad española medieval cristiana. Su aspecto físico*. [Inédito].
- ibidem. «El tranvía y su gente. Un análisis social a través de la literatura de Buenos Aires.» (*IV Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Municipalidad, 1988, p. 273-293).

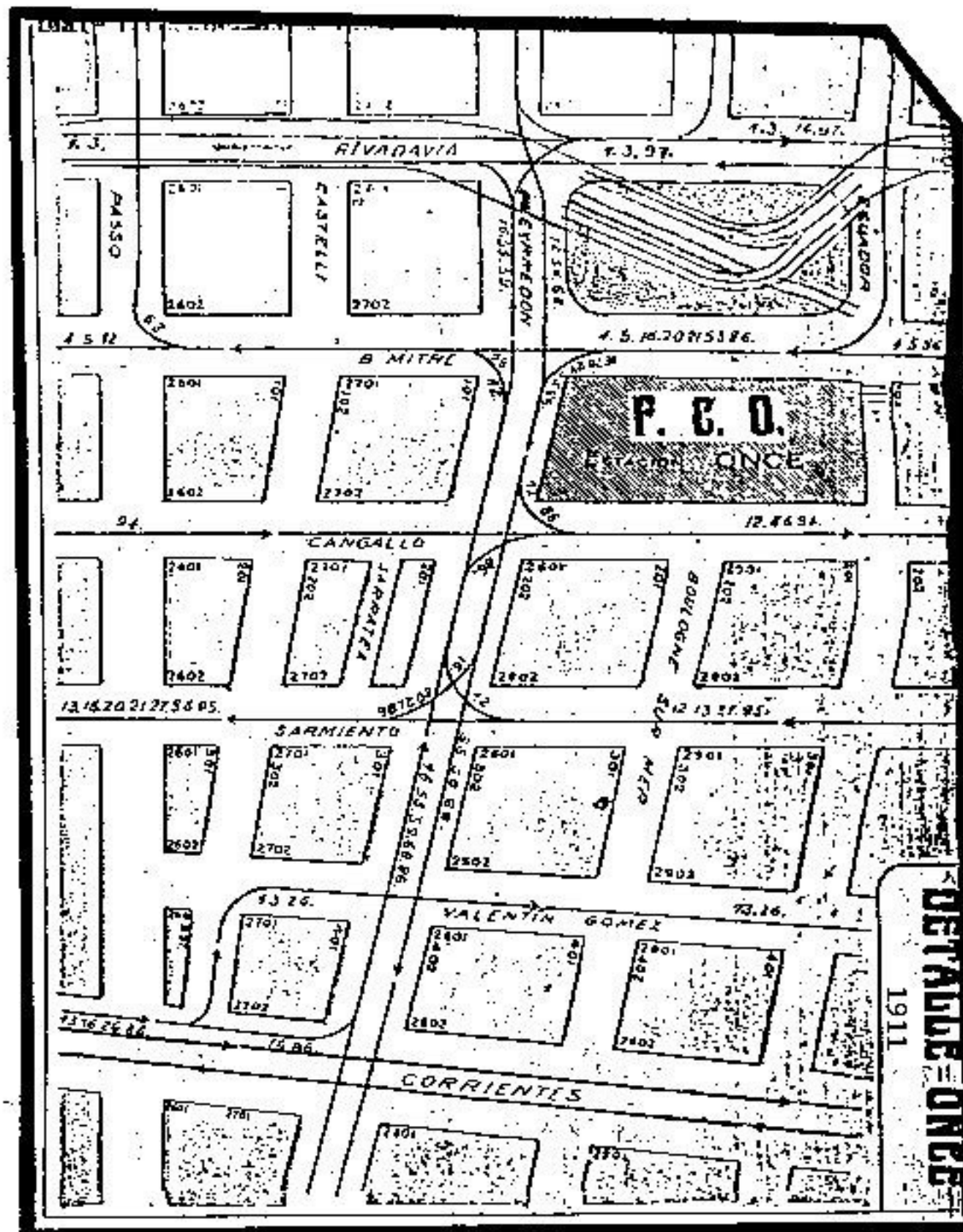
ANEXO

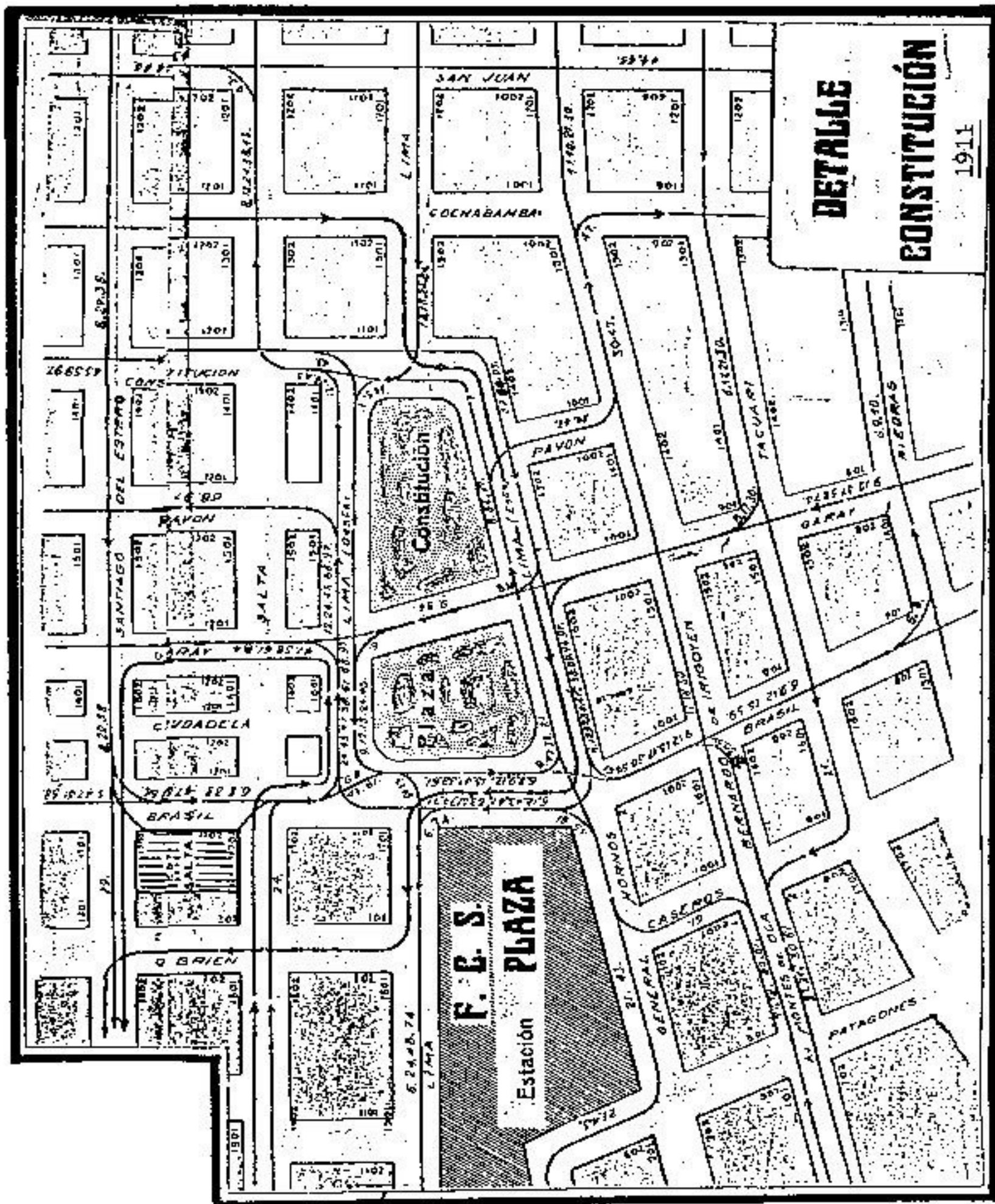
**CROQUIS CON DETALLES DE CRUCES CLAVE Y MAPAS GENERALES
DE LA RED TRANVIARIA DE BUENOS AIRES**

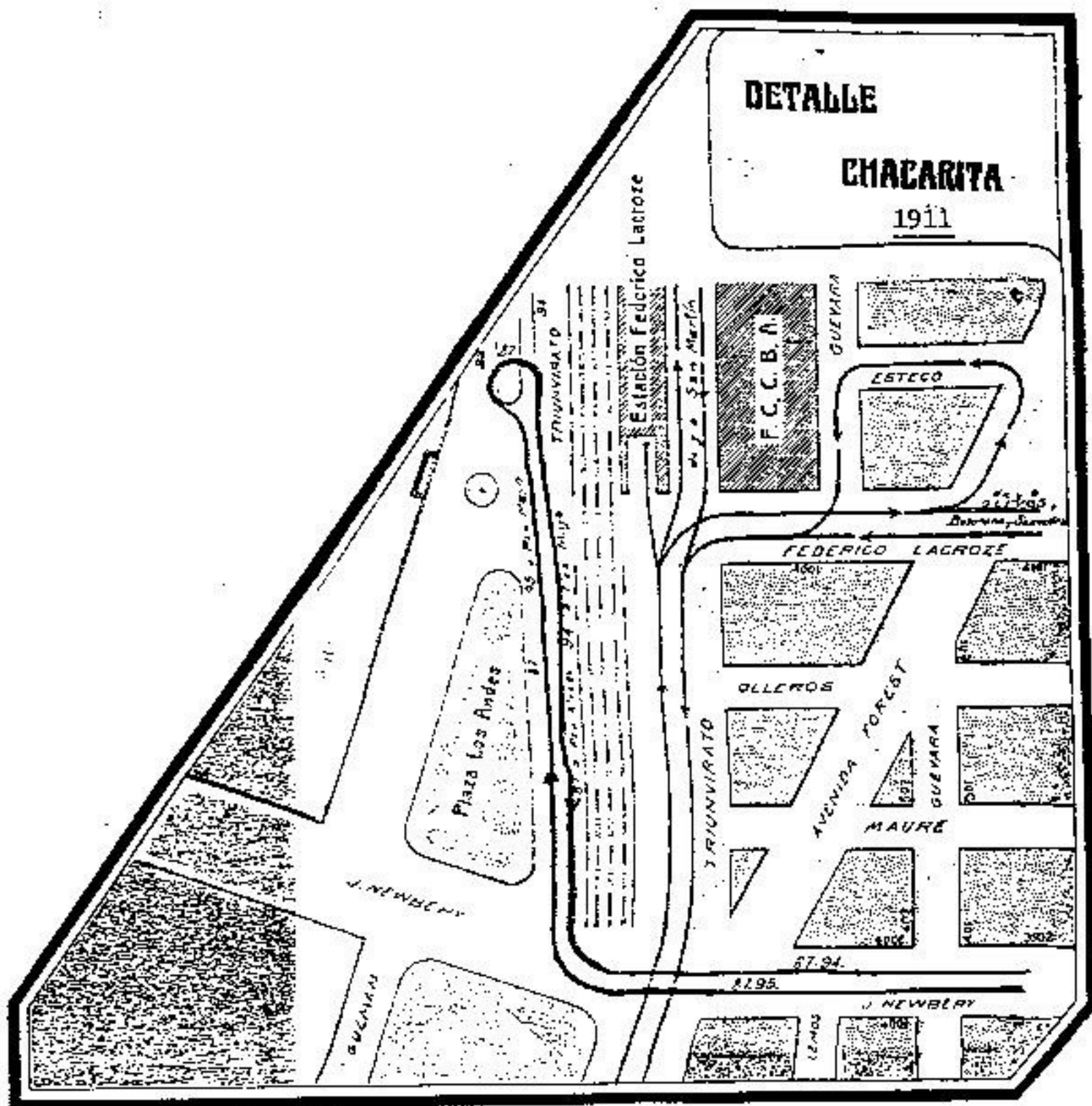


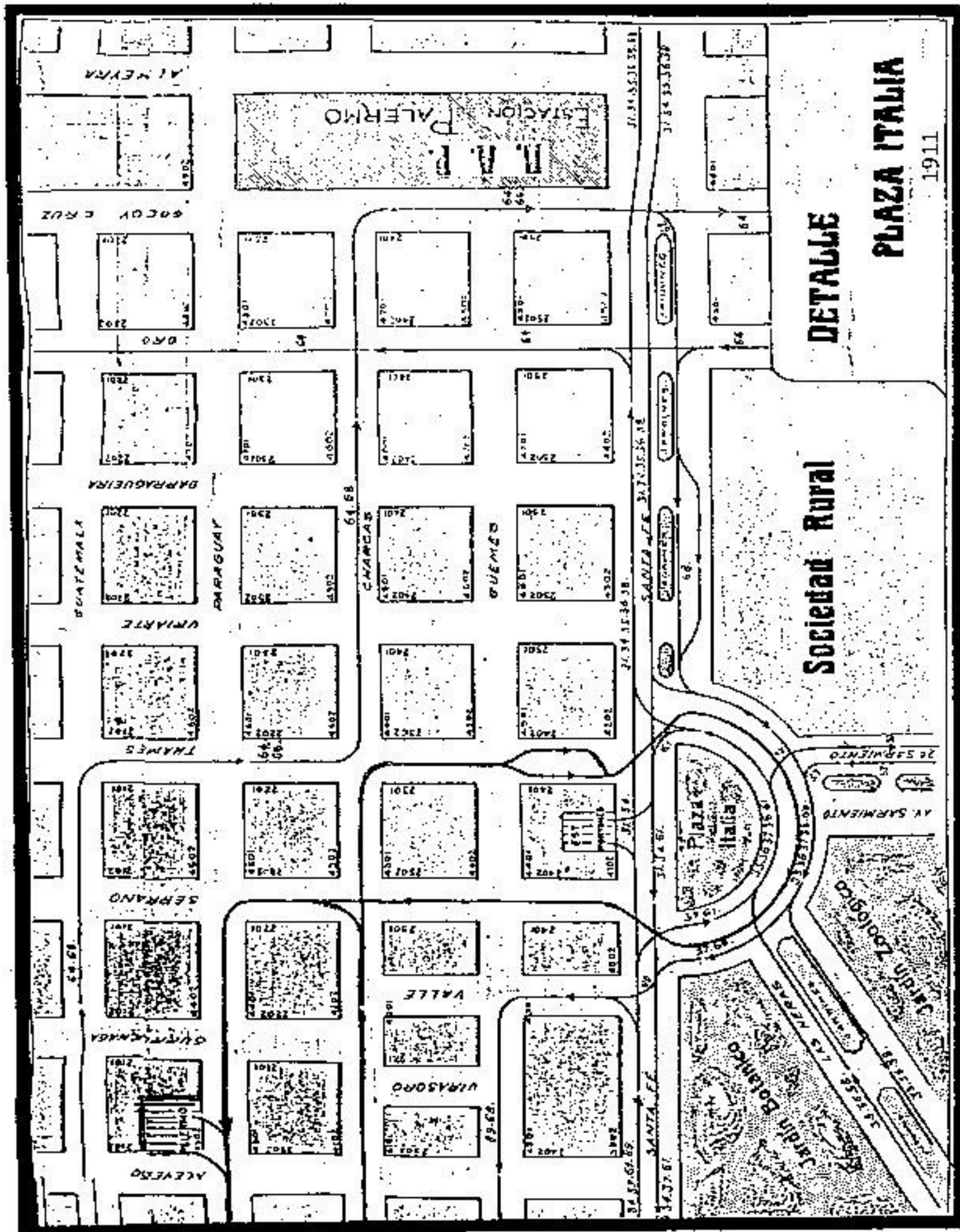


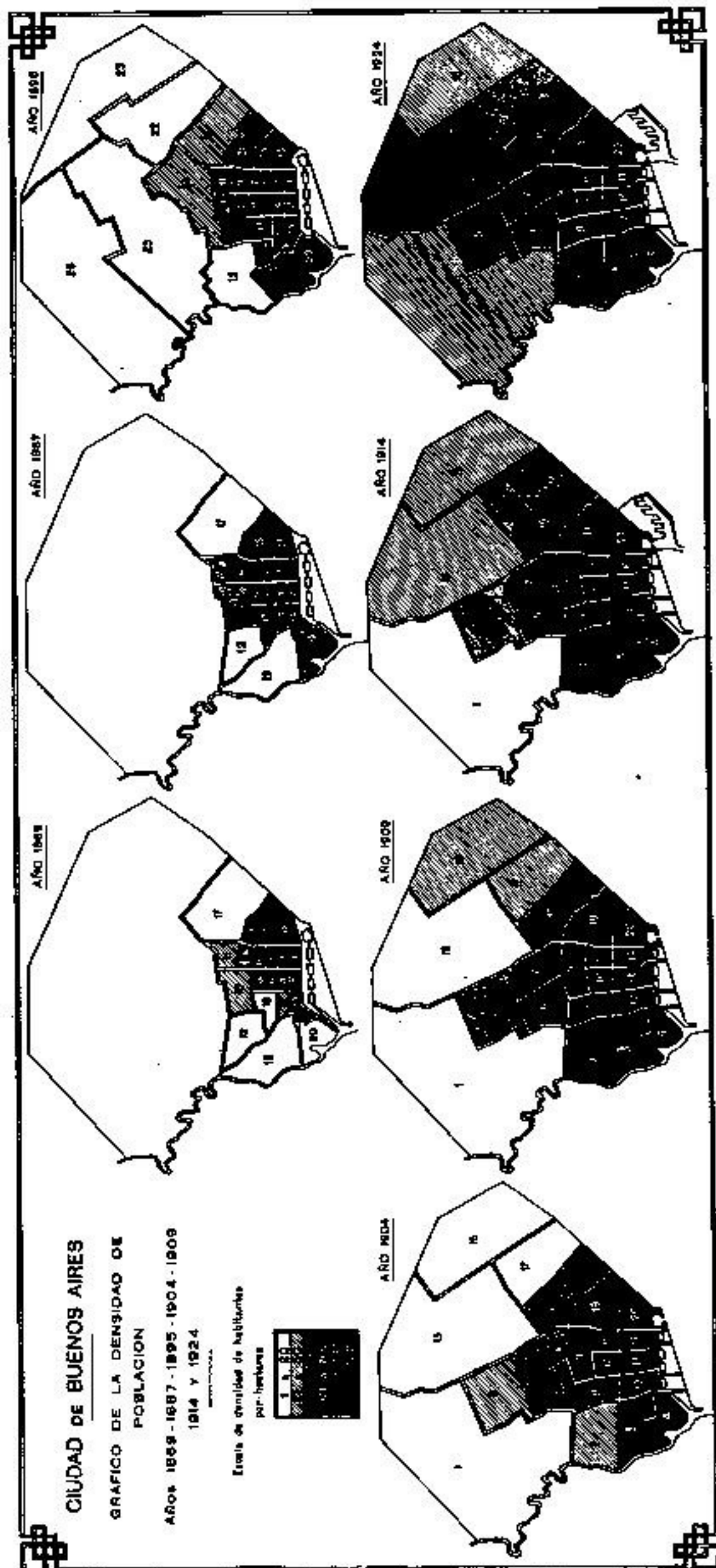






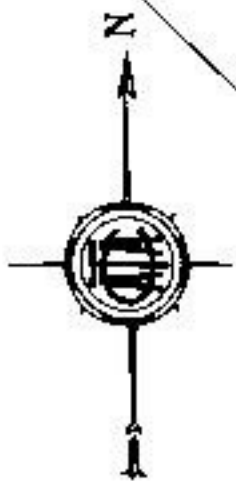






CIUDAD DE BUENOS AIRES

AÑO 1914



Escala de densidad
de habitantes por
hectárea.

0 a 20
21 a 50
51 a 100
101 a 200
201 a 500

REFERENCIAS:

- Vías de ferrocarril electrificadas.
- Límites de la Ciudad en el año 1925.
- Límites de las circunscripciones.

LEYENDA

Circunscripciones	Superficie Hectáreas	Población Habitantes	Densidad por Hectárea
1. San Nicolás	1.115	1.115	1
2. San Sebastián	1.115	1.115	1
3. San Isidro	1.115	1.115	1
4. San Martín	1.115	1.115	1
5. San Juan	1.115	1.115	1
6. San Pedro	1.115	1.115	1
7. San Carlos	1.115	1.115	1
8. San Felipe	1.115	1.115	1
9. San Andrés	1.115	1.115	1
10. San Juan	1.115	1.115	1
11. San Martín	1.115	1.115	1
12. San Isidro	1.115	1.115	1
13. San Nicolás	1.115	1.115	1
14. San Sebastián	1.115	1.115	1
15. San Isidro	1.115	1.115	1
16. San Martín	1.115	1.115	1
17. San Juan	1.115	1.115	1
18. San Pedro	1.115	1.115	1
19. San Carlos	1.115	1.115	1
20. San Felipe	1.115	1.115	1
21. San Andrés	1.115	1.115	1
22. San Juan	1.115	1.115	1
23. San Martín	1.115	1.115	1
24. San Isidro	1.115	1.115	1
25. San Nicolás	1.115	1.115	1
26. San Sebastián	1.115	1.115	1
27. San Isidro	1.115	1.115	1
28. San Martín	1.115	1.115	1
29. San Juan	1.115	1.115	1
30. San Pedro	1.115	1.115	1
31. San Carlos	1.115	1.115	1
32. San Felipe	1.115	1.115	1
33. San Andrés	1.115	1.115	1
34. San Juan	1.115	1.115	1
35. San Martín	1.115	1.115	1
36. San Isidro	1.115	1.115	1
37. San Nicolás	1.115	1.115	1
38. San Sebastián	1.115	1.115	1
39. San Isidro	1.115	1.115	1
40. San Martín	1.115	1.115	1
41. San Juan	1.115	1.115	1
42. San Pedro	1.115	1.115	1
43. San Carlos	1.115	1.115	1
44. San Felipe	1.115	1.115	1
45. San Andrés	1.115	1.115	1
46. San Juan	1.115	1.115	1
47. San Martín	1.115	1.115	1
48. San Isidro	1.115	1.115	1
49. San Nicolás	1.115	1.115	1
50. San Sebastián	1.115	1.115	1
51. San Isidro	1.115	1.115	1
52. San Martín	1.115	1.115	1
53. San Juan	1.115	1.115	1
54. San Pedro	1.115	1.115	1
55. San Carlos	1.115	1.115	1
56. San Felipe	1.115	1.115	1
57. San Andrés	1.115	1.115	1
58. San Juan	1.115	1.115	1
59. San Martín	1.115	1.115	1
60. San Isidro	1.115	1.115	1
61. San Nicolás	1.115	1.115	1
62. San Sebastián	1.115	1.115	1
63. San Isidro	1.115	1.115	1
64. San Martín	1.115	1.115	1
65. San Juan	1.115	1.115	1
66. San Pedro	1.115	1.115	1
67. San Carlos	1.115	1.115	1
68. San Felipe	1.115	1.115	1
69. San Andrés	1.115	1.115	1
70. San Juan	1.115	1.115	1
71. San Martín	1.115	1.115	1
72. San Isidro	1.115	1.115	1
73. San Nicolás	1.115	1.115	1
74. San Sebastián	1.115	1.115	1
75. San Isidro	1.115	1.115	1
76. San Martín	1.115	1.115	1
77. San Juan	1.115	1.115	1
78. San Pedro	1.115	1.115	1
79. San Carlos	1.115	1.115	1
80. San Felipe	1.115	1.115	1
81. San Andrés	1.115	1.115	1
82. San Juan	1.115	1.115	1
83. San Martín	1.115	1.115	1
84. San Isidro	1.115	1.115	1
85. San Nicolás	1.115	1.115	1
86. San Sebastián	1.115	1.115	1
87. San Isidro	1.115	1.115	1
88. San Martín	1.115	1.115	1
89. San Juan	1.115	1.115	1
90. San Pedro	1.115	1.115	1
91. San Carlos	1.115	1.115	1
92. San Felipe	1.115	1.115	1
93. San Andrés	1.115	1.115	1
94. San Juan	1.115	1.115	1
95. San Martín	1.115	1.115	1
96. San Isidro	1.115	1.115	1
97. San Nicolás	1.115	1.115	1
98. San Sebastián	1.115	1.115	1
99. San Isidro	1.115	1.115	1
100. San Martín	1.115	1.115	1